



THE

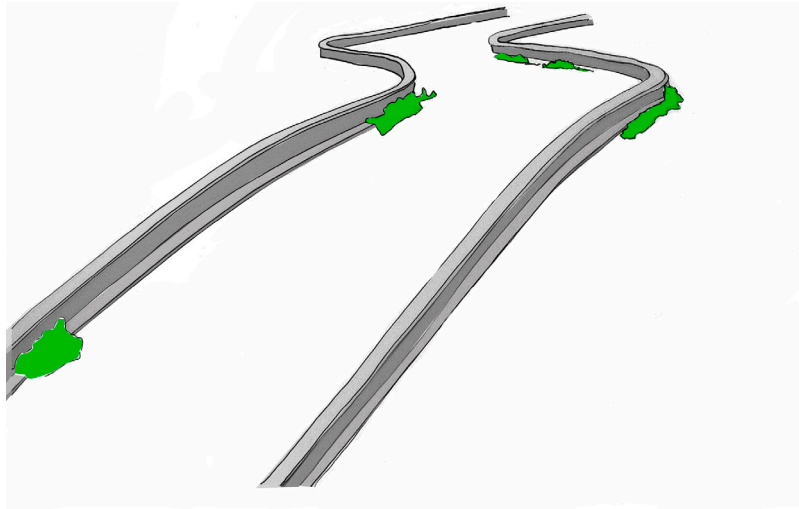
LINE

ETT GESTALTNINGSFÖRSLAG MED INSPIRATION FRÅN THE HIGH LINE



Hanna Nyström

Examensarbete i Landskapsplanering
Institutionen för Stad och Land



The Low Line- ett gestaltningsförslag med inspiration från the High Line

Examensarbete för yrkesexamen på landskapsarkitektprogrammet 2010
EX0534 Självständigt arbete i landskapsplanering E, 30 hp

© Hanna Nyström

Title in English: The Low Line- a Design Proposal with inspiration from
the High Line

Handledare: Ulla Myhr, Institutionen för Stad och Land

Examinator: Sofia Sandqvist, Institutionen för Stad och Land

Biträdande examinator: Magnus Höglund, Tengbom

Foto: Författaren där inget annat anges undantaget växterna som alla är
hämtade från Internet

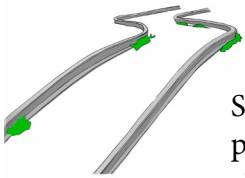
Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se>

FÖRORD

Som sista moment i landskapsarkitektutbildningen som omfattar fem års heltidsstudier görs ett examensarbete inom valfritt ämne. Jag är intresserad av både skriv- och skissprocesser och har därför valt att göra ett gestaltungsförslag men med en bred teoretisk bas. Arbetet innehåller olika delar som tillsammans leder fram till förslaget. Jag tog tillfället i akt och reste iväg för att titta på en park som jag längtat efter att få se, the High Line i New York. Med denna park i minnet tog jag mig an uppgiften att gestalta en plats här hemma. Själva arbetsområdet i sig var mycket viktigt och jag hittade en plats i Stockholm som motsvarade mina kriterier på område att arbeta med. Jag ville att ett spår skulle finnas i mitt arbetsområde, att det skulle ligga på en urban plats och ha liknande förutsättningar vad gäller närhet till parker, urbana element och gärna vara en avskild, bortglömd plats som skulle passa att göras om till publik yta. Områdets placering och utseende gav mig en intellektuell och gestaltningsmässig utmaning vilket har varit en drivande kraft i arbetet.

Jag hoppas att mitt arbete kan bidra till en diskussion om de "bortglömda" platserna i staden och hur de kan hanteras. Bör allt planeras, eller ska man lämna vissa delar orörda? I mitt förslag till omgestaltning tror jag staden och dess invånare tjänar på att skapa ett trevligare användningsområde än vad som är där idag, nämligen någon sorts restyta och avfallsplats.

Jag vill tacka Landskapslaget i Stockholm för att jag fått skriva mitt exjobb där. Jag vill också rikta ett extra stort tack till Ulla Myhr för sin positivitet och som med fast hand sett till att jag inte farit ut på irrvägar. Och självklart tack till Axel som stått ut med mig under tiden. Du är finast!



SAMMANFATTNING

Sommaren 2009 invigdes the High Line i New York, en park byggd på ett gammalt övergivet tågspår, högt uppe i luften. Parken slingrar sig fram mellan husen och gör det möjligt för besökaren att betrakta staden från ett helt annat perspektiv än vad vi vanligtvis är vana vid.

Jag har gjort ett gestaltungsförslag i Eriksdalslunden, Stockholm, med inspiration från the High Line. Förslaget är en idégestaltning till park som jag kallar the Low Line av logiska skäl då platsen inte alls är upphöjd som i New York, utan nedsänkt. De båda områdena har vissa likheter, framförallt de urbana inslagen och det faktum att räls löper genom områdena. De har också tydliga skillnader, främst att Eriksdalslunden ligger i en sänka och avgränsas rumsligt i en tredje dimension av de höga broar som gemomkorsar området.

The High Line ritades av James Corner Field Operations som under hela designprocessen arbetade efter mottot 'Keep it Simple, Keep it Wild, Keep it Quiet och Keep it Slow', ord man vanligtvis inte förknippar med Manhattan. Jag har återanvänt detta motto och skapat en park där besökaren får möjlighet att i en urban miljö ändå njuta av lugn och ro. Gestaltungsförslaget innebär en park som inte bara bidrar med grönska till stadsdelen, utan kommer också vara den offentliga plats där människor kan mötas och få möjlighet att ta del av olika aktiviteter. Växtvalet är till stor del baserat på inhemskt och befintligt material för att anknyta till den vilda och enkla aspekten av mottot.

Arbetet är indelat i fyra delar där den första ger en inblick i arbetsområdet idag, den andra behandlar the High Lines historia och gestaltning fram till idag. Den tredje delen ger läsaren en mer grundlig inblick i Eriksdalslundens fysiska förutsättningar. I arbetets sista del presenteras gestaltungsförslaget och slutligen diskussionen.

ABSTRACT

In the summer of 2009 the High Line opened in New York, a park built on an out-of use elevated rail viaduct. The park meanders its way through the buildings and allows the visitor to see the city from a totally different perspective than we are used to.

I have made a Design proposal in Eriksdalslunden, Stockholm, with inspiration from the High Line. The proposal is based on design ideas of a park I logically call the Low Line, as the place isn't elevated as in New York, but lowered. The two places have some similarities, mainly the strong urban identity and the tracks crossing both areas. They also have very obvious differences, above all the fact that Eriksdalslunden is situated in a swale and is defined in a third dimension by the high bridges that crosses the area.

The High Line is designed by James Corner Field Operations, and they have been working using their motto 'Keep it Simple, Keep it Wild, Keep it Quiet and Keep it Slow' during the whole process, words that normally aren't associated to Manhattan. I have also had the motto as a guide in the creation of a park that gives the visitor s possibility to enjoy peace and quiet in a very urban environment. The Design proposal isn't only contributing with plants to the area, but will also be the public place where people can meet and participate in different kinds of activities. The choice of plants is based on the existing and native material, to relate to the wild and simple aspect of the motto.

The work consists of four major sections. The first describes shortly the place I have chose to work with today. The second part deals with the history and design of the High Line and the third part gives the reader a more deep knowlegde about the physical conditions of Eriksdalslunden. To sum up I present my Design proposal and then the final discussion.

THE LOW LINE

FÖRORD

SAMMANFATTNING

ABSTRACT

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING

Introduktion

Förutsättningar för arbetet- antaganden

Liten ordförklaring

Målgrupp

Avgränsningar

Syfte

Metod

THE LOW LINE - FÖRUTSÄTTNINGAR

Nuvarande situation

Dagens stadsbyggnadsdebatt

THE HIGH LINE

Bakgrund

Historia

Friends of The High Line

Varför spara the High Line?

Genomförande

Omgivning

Gestaltningssidéer

Förankring av idéer

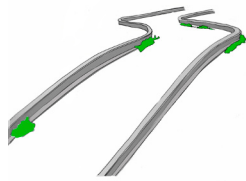
Konstruktion

The High Line- ekologi och natur

Växtmaterial

Sektion 1

	Sektion 2	48
1	Sektion 3	49
	High Line Art Program	50
2	Skötsel och underhåll	51
	Säkerhet	52
2	Belysning	53
	Rumsanalys och reflektioner	54
3	Platsbesök	56
	The High Lines designkoncept	61
4	Idégestaltning the Low Line med inspiration från the High Line	65
4		
5	ERIKSDALSLUNDEN	69
5	Områdets avgränsningar	70
6	Omgivning samt koppling till grönytor	70
6	Inventering	75
6	Analys	77
6	Personlig reflektion	79
	Historia	80
9	Eriksdalsbadets tillkomst	82
10	Inventering- och analysplaner	84-87
13	SWOT	88
17	FÖRSLAGET	90
18	The Low Line	91
18	Gestaltning	91
21	Illustrationsplan	96-97
27	Växtmaterial	98
29	Växtlista, generell	99
35		
35	FYSISKA FÖRUTSÄTTNINGAR	102
38	Likheter the High Line och the Low Line	102
40	Skillnader the High Line och the Low Line	103
42		
43	Diskussion	104
45	Litteraturförteckning	118



INLEDNING

Jag ger här läsaren en översikt av mitt examensarbete samt förklarar hur jag arbetat. Därtill kommer de antaganden jag har valt att göra.

Introduktion

Detta är ett examensarbete som behandlar två olika platser i världen; den ena ligger i Stockholm och den andra i New York, USA. Området i Stockholm har inget namn men ligger på Södermalm mellan Skanstulls tunnelbanestation och Hammarby sluss, nära Eriksdalsbadet. Jag kallar arbetsområdet i detta arbete för Eriksdalsunden, som inte ska förväxlas med Eriksdalslundens koloniområde. Platsen i New York är en nyligen invigd park som heter the High Line. Områdena skiljer sig åt på en viktig punkt, och det är att the High Line numera är en park med 25 000 besökare per dag, medan mitt arbetsområde i Stockholm än så länge är en baksida, en oanvänd yta i staden. Men liknande historia har the High Line då den ursprungligen var en upphöjd järnvägslinje som efter att den övergetts på 80-talet stått bortglömd och oanvänd. Dessa två platser har vissa likheter samt vissa skillnader som jag tar upp i arbetet och diskuterar vad detta innebär. Jag jämför dessa och ser om och hur jag kan applicera en plats karaktär, aspekter av användning och design samt även hantera urbana element på en annan plats och vad det får för konsekvenser.

Arbetet är indelat i två delar där den första behandlar the High Line i New York. Den andra tar upp området i Stockholm och mitt gestaltungsförslag som jag kallar the Low Line samt diskussion och sammanfattning. Hela arbetet har fått titeln the Low Line för att understryka att det viktiga i arbetet är mitt eget idéförslag. Arbetet syftar till att jämföra två platser och dess förutsättningar och pröva min hypotes att det går att applicera vissa delar från the High Line på Eriksdalslund. Detta gestaltungsförslag har som syfte att vara en idégestaltning och ska därför behandlas som en sådan. Med detta menar jag att jag ser det som viktigt att diskutera idéer och

karaktärer istället för att fastna på detaljgestaltning. Jag har därför valt att anpassa Illustrationsplanen till den nivå jag vill behandla och tycker är relevant. En viktig aspekt i arbetet är också att the High Line planerats och anlagts i diskussion med dess användare. Det serveras inte färdiga lösningar utan idéer testas och utvärderas. Detta är en idé jag tycker mycket om och själv vill använda mig av. Därför är inte allt bestämt och problemen helt lösta, utan syftet är att om detta skulle bli verklighet ska intresserade få tycka till och komma med förslag. Jag tror att en viktig del av en lyckad process i en sådan här typ av projekt är att få med affärsverksamheter och boende i planeringsskedet. Landskapsarkitekterna kan vara verktyget för deras önskemål.

Jag är också väl bekant med södra Stockholm som underlättar vid studiebesök och analyser av denna plats. Det som fick mig att definitivt bestämma mig var då tidningen *Metro* hade en artikelserie där arkitektkontor fick bidra med förslag till utvecklingsprojekt i staden och två av deltagarna hade valt platser under Södermalms broar. Detta innebar att jag kunde få ta del av fler åsikter om platsen och tidens tecken vad gäller stadsutveckling i Sverige. Det är också ett intressant inslag med broarna som går genom området. De förstärker den urbana känslan på platsen. Området är också en del av en långvarig stadsbyggnadsdebatt om utbyggnad av Stockholm. Det är inte exakt samma typ av diskussion man förde i New York, men båda områdena har debatterats om dess framtid och därför passar det bra.

Förutsättningar för arbetet- antaganden

Jag har i texten valt att ha kvar namn på organisationer och liknande på amerikanska för att underlätta för läsaren. Jag förutsätter därmed att läsaren har grundläggande kunskap i det engelska språket. Nedan tar jag upp ett antal viktiga ord som jag förenklat översätter till svenska för att förklara hur min syn på dem ser ut. Det amerikanska och det svenska systemet vad gäller politik och stadsplanering överrensstämmer inte alltid och det kan därför vara svårt att hitta exakt översättning. Begrepp bör förankras i definitioner och jag gör

här mina egna. Det ska dock klargöras att det är min egen översättning och att det därmed inte ska tas som en absolut sanning, utan det är främst för att läsaren inte själv ska behöva fundera på vad som menas med vissa begrepp och namn. Jag förutsätter också att läsaren känner till New York och kan göra sig en översiktlig bild av staden. Jag ser det som givet att man vet var Manhattan ligger och vilka stadsdelar som ligger på västra Manhattan. Att veta exakt var varje gata ligger är inte nödvändigt för förståelsen av arbetet, men riktningar, angränsade områden och liknande är en grundläggande kunskap som är bra om läsaren innehar. En översiktlig karta finns givetvis i arbetet för att läsaren ska kunna orientera sig. Där det behövs i texten gör jag förtydliganden.

Liten ordförklaring:

The New York Central Railroad - järnvägslinje med spår i östra Nordamerika med säte i New York

The West Side - västra Manhattan

The National Trails Systems Act - ett program med nationella spårssystem som ska bidra med yta för rekreativsmöjligheter och skydda historiska resurser. Lagstadgades 1968 men processen för att skapa publika platser av gamla tåglinjer går långsamt.

Railbanking - process för att bevara spårytorna på gamla järnvägsbanor som offentliga platser. Skapad som ett program för att skydda transportkorridorer

The Design Trust for Public Space - en icke-vinstdrivande organisation som syftar till att förbättra New Yorks parker, torg, gator och offentliga byggnader. Organisationen har både offentliga och privata samarbetspartners

The New York City Council - lagstadgande råd i New York. Rådet

har 51 medlemmar och fungerar som en hjälp till och kontroll av borgmästaren. Rådet hanterar exempelvis frågor som rör översiktsplanering av New York. Chefen för rådet kallas Speaker och tjänsten innehålls för närvarande av Christine Quinn.

Community Board 4 - amerikansk motsvarighet till Stadsdelsnämnd. New York är uppdelat i 59 administrativa distrikt som styrs av en Community Board. The High Line tillhör nummer 4.

The Design Commission - en amerikansk motsvarighet till Skönhetsrådet. The Design Commission granskar permanenta konstverk, arkitektur- och landskapsarkitekturprojekt på statligt ägd mark. För att ett projekt ska få anläggas krävs ett godkännande av Designkommissionen.

SOFO - South of Folkungagatan. Trendigt område på Söder i Stockholm med många butiker och restauranger. En försvenskning av SOHO, South of Houston i New York.

Målgrupp

Detta examensarbete adresserar sig till en bred målgrupp: landskapsarkitekter, politiker, konstnärer, klubbarrangörer, brofantaster, kolonister, lärare, Stockholmare, New Yorkare, planerare, samt andra som är intresserade av hur en plats kan omvandlas genom inspiration från en annan plats.

Avgränsningar

Detta examensarbete avgränsas tidsmässigt på en termin, 20 veckor. Arbetsområdet jag arbetat med är ett järnvägsspår som sträcker sig mellan Bergrummet under korsningen Gräsgatan/ Eriksdalsvägen och Östgötagatan 100. Det underlag jag har haft att tillgå har vissa brister då det inte gått att få tag på digitalt underlag som är uppdaterat

och korrekt inmätt, och jag har därmed inte kunnat använda mig av det. Det är en av anledningarna till att jag valt att inte fokusera på detaljer utan på idéer och karaktärer. En tydlig gestaltningssidé är också att medborgarna själva ska få bestämma över vissa delar av platsens utformning och jag lämnar följaktligen vissa delar generellt programmerade och menar att där ska utformningen komma i en demokratisk process beroende på behov och önskemål.

Syfte

Jag vill med detta examensarbete beskriva och analysera the High Lines tillkomst och utveckling fram till invigningen juni 2009. Jag vill med denna kunskap göra ett gestaltungsförslag i Eriksdalslunden i Stockholm med inspiration från the High Line. Syftet är att pröva min hypotes om att jag kan överföra vissa gestaltungsidéer från en plats till en annan. Jag har studerat de två olika områdena som offentliga platser och hur de påverkar sin omgivning. Jag kallar mitt förslag the Low Line.

Forskningsfrågor:

Vad har format the High Line?

Vad var viktigt i gestaltningen av the High line?

Hur tar man idéer från en plats till en annan utan att kopiera?

Vad behöver man tänka på när man överför idéer från en plats till en annan?

Metod

Jag har genom hela arbetet utgått från antagandet att det går att applicera karaktärer, gestaltungsidéer och användningsområden från en plats till en annan. Jag utgick från första början ifrån tanken att jämföra the High Line och Eriksdalslunden, och sedan göra ett gestaltungsförslag på den senare med inspiration från the High Line. Jag har funderat på vad specifika karaktärer och materialval innebär

och symboliserar på de olika platserna.

Mitt arbetssätt har följt en tydlig mall för hur jag arbetar, där jag både inhämtar information om platsen samt besöker den. För att förstå en plats bör man känna till fakta om denna. För att kunna verklighetsförankra det man läst och kommer att läsa är det viktigt att besöka den platsen man ska studera. Jag har således läst, gjort studiebesök och läst igen. Genom litteraturstudier satte jag mig in i the High Lines och Eriksdalslundens historia och hur de använts genom tiderna. Jag läste nyutkomna och gamla böcker, tidningsartiklar i både tryckt form och på internet, studerade detaljplaner och intervjuade experter samt lyssnade på föredrag både i New York och Stockholm av personer involverade i processen. Jag valde också att fokusera på hur områdena tas upp i samtidens stadsbyggnadsdebatt, något jag finner mycket intressant att jämföra. Det har funnits mycket information om the High Line i dagstidningar, främst amerikanska, då projektet pågått under lång tid. Vad gäller mitt övningsområde i Stockholm har där också funnits debattartiklar som jag läst, men inte samma mängd av förklarliga skäl. Jag valde mitt övningsområde till stor del på grund av dessa artiklar då ett av mina kriterier för en bra plats att göra mitt gestaltungsförslag på var att det skulle finnas någon form av debatt eller diskussion kring området. Det var därför ett viktigt skede i början av detta arbete, att hitta en bra plats för mitt gestaltungsförslag. Jag hade tidigt en idé om hur jag skulle vilja lägga upp arbetet, men innan jag hade valt en plats i Sverige visste jag inte om jag skulle kunna genomföra den. Jag bestämde mig snabbt för att arbetsområdet skulle ligga i eller nära Stockholm, för att jag skulle kunna besöka det flera gånger och för att få en lokal personlig förankring i arbetet.

I nästa skede tog jag fram ett antal önskvärda kriterier för ett bra arbetsområde, som förutom att området skulle vara debatterat som tidigare nämnts, skulle ha ett nedlagt spår, vara övergivet, ligga i en urban miljö och gärna ha någon form av personlig prägel av utnyttja. Jag gick igenom olika förslag och fastnade snabbt för mitt nuvarande arbetsområde då många av mina kriterier uppfylldes där, samt att det fanns intressanta inslag, broar över området. Problemet, eller fördelen

om man så vill, är att mitt arbetsområde inte är upphöjt som i the High Line, utan nedsänkt. Detta innebar vissa uppenbara skillnader i gestaltningen. Där man i New York tittar ut över staden, ovan trafiken och fotgängarna blir man i Stockholm istället exponerad, tittad på, då de 4 broarna går över området med biltrafik, tunnelbana och bussar samt fotgängare och cyklister. Jag valde ändå detta område trots den uppenbara skillnaden, något som gav mig en personlig utmaning.

Både the High Line samt området i Stockholm, Eriksdalslunden, besökte jag ett flertal gånger för att kunna fokusera på olika saker åt gången. Jag vandrade först omkring i området i Stockholm för att ha en plats i åtanke vid besöket på the High Line för att se om det överhuvudtaget skulle gå att genomföra mina idéer. Först efter mina besök på the High Line bestämde jag mig för att fullfölja mina planer för detta examensarbete. Efter resan till New York återvände jag till området i Stockholm för en djupare inventering och analys. På plats fotograferade och skissade jag, samt antecknade vad jag såg både generellt och detaljerat, mina intryck av platserna samt vad som är bra respektive mindre bra med dem utifrån min kunskap som landskapsarkitekt. Jag hade gjort en checklista hemma med punkter att titta på men vissa saker framgick först på plats. Jag visste exempelvis att jag ville titta på entréerna till parken, hur de fungerade i förhållande till den omgivande staden och vad de hade för utseende, men bedömningen av dessa skedde enligt mina egna personliga kriterier just då. På The High Line var det strålande väder och extremt mycket folk vilket kontrasterar starkt till mina intryck av the Low Line där det var ödsligt och kallt. Resan till New York lades i början av terminen för att snabbt få en bild av platsen och för att kunna ta fram de karaktärer och gestaltungsidéer som behövdes för det fortsatta arbetet. Jag hann läsa in mig på mycket om the High Line då jag bestämde mig redan i slutet av sommaren och således hann köpa böcker tidigt. Vissa av de karaktärer som presenteras som unika för the High Line läste jag mig till innan resan, och andra uppenbarades under studiebesöken. Jag utgick alltså både från skrivna källor och mina egna intryck i framtagandet av de karaktärsdrag som är listade senare i arbetet och som används som utgångspunkt i mitt arbete.

Vid mina inventeringstillfällen i Stockholm och New York studerade jag de naturliga förutsättningarna vad gäller hur man tar sig till platsen, vad som finns där i form av växtlighet och utrustning samt hur solen når de olika delarna. Jag tänkte också på att hur man nalkas området påverkar första intrycket. Jag närmade mig medvetet platserna från olika väderstreck vid de olika inventeringstillfällena för att de om det blev någon skillnad.

Jag använde mig av alla mina sinnen vid besök på platserna, inte bara synen. Jag har lyssnat vilka ljud som finns där, jag har observerat vilka dofter som finns och jag har känt på de olika materialen för att förstå vad de har för uttryck. Jag har självklart pratat med folk på the High Line men däremot inte på området i Stockholm, något som är synd, men det har inte funnits folk på platsen då jag har varit där. Jag har inventerat områdena på en personlig nivå, alltså valt de delar jag tycker är intressanta, som exempelvis om det går att köpa fika på platsen vilket jag tycker är en förutsättning för en levande stadspark. Jag har studerat vilka typer av byggnader som finns i närheten, om det är bostäder eller kommersiell verksamhet.

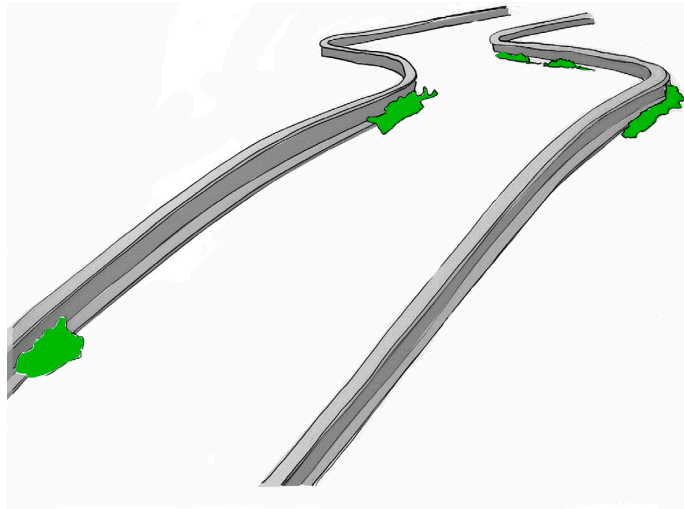
Jag besökte platserna vid olika dagar och tider för att se om det är någon skillnad och vad det innebär. Solen är en bristvara under vinterhalvåret och jag har därför tittat noga på platsen i Stockholm vid olika tider om och när de olika delarna ligger i skugga eftersom broarna sträcker sig över en stor del av området. Jag har studerat hur och var folk rör sig samt vilka målpunkter som finns i områdena. Jag har tittat på platsernas avgränsningar, om de är öppna eller slutna och vad detta innebär. The High Line är ju placerat högt uppe i luften och har således tydlig avgränsning, medan Eriksdalslunden är till stor del omgärdad av stängsel. Jag har tagit reda på vilka typer av aktiviteter som förekommer på platserna, både spontana och arrangerade. Där jag inte såg några men vet att det förekommit kollade jag upp dem på internet och studerade bilder och text där. Detta gäller exempelvis Trädgården under bron och Yoga på the High Line. Allt som tillhör Trädgården under bron är nu nedplockat så jag fattade de flesta av mina beslut för platsen genom dessa fotografier och mina egna känslor på

platsen. Genom bildsök på internet försökte jag förstå hur den delen av området används och vad som är viktigt att behålla och utveckla.

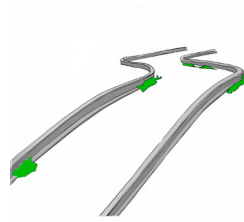
På Stockholms Stadsmuseum studerade jag många gamla fotografier över Södermalm, och genom Friends of the High Line kunde jag ta del bilder över Manhattan från slutet av 1800-talet. Detta var nyttigt för att förstå hur städerna utvecklats och för att kunna sätta ihop tidsandan med platsens framväxt.

Jag gjorde telefonintervjuer för att få tag på specifik information om spåren i Stockholm då detta inte gått att få tag på i tryckt form. Jag fick också tillfälle att göra korta intervjuer på plats i New York då jag närvarade på två föredrag om parken. Jag fick den fantastiska möjligheten att lyssna till föredrag både i New York och i Stockholm av personer inblandade i projektet. I New York deltog jag i ett seminarium som heter Open House New York som hölls på the High Line och hade föredragshållare som alla arbetat med the High Line i olika stadier. Jag lyssnade till Peter Mullan som är Director of Planning för Friends of the High Line samt Patrick Cullina som är Vice President of Horticulture and Park Operations för the High Line. De var båda mycket engagerade och det var fantastiskt roligt att få ta del av information på ett direkt sätt. I Stockholm lyssnade jag på Lisa Switkins föredrag om the High Line under Critical Spaces of Today, ett seminarium arrangerat av Stockholms Arkitekturförening. Lisa Switkin är Associate Principal and Lead Designer of the High Line och har varit med i gestaltningsprocessen från första början.

Min skissprocess tog sig olika uttryck, jag gick mellan översiktlig struktur och mer detaljlösning under arbetets gång. Jag skissade också mycket i ord för att kunna förstå the High Lines och för att kunna göra en bra gestaltning av Eriksdalslunden. Genom ord kan jag lättare sätta in saker i dess rätta sammanhang och med dem följer formen. Jag förde dagbok under hela arbetet, både egna tankar och efter handledarsamtal och föredrag vilket har varit nyttigt då det är lättare att följa en struktur eller hitta tillbaka till det jag först tänkte.



THE LOW LINE



Nuvarande situation

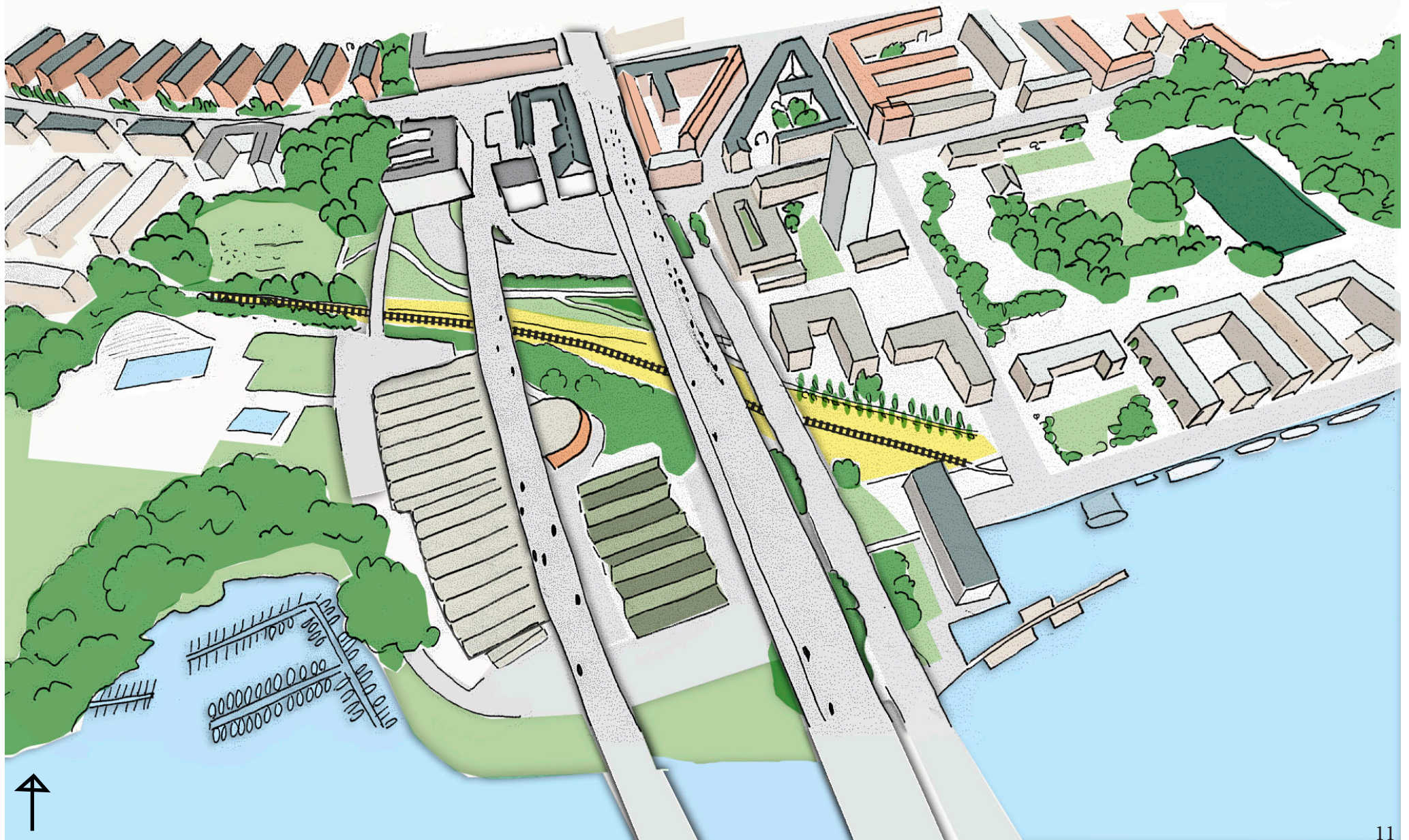
Över Eriksdalslunden sträcker sig fyra broar som alla har helt olika karaktär och användningsområde. Längs västerut finns Eriksdalsbron, en lång gångbro för gång- och cykeltrafik. Där har man god överblick över områdets västra del. Nästa bro är Johanneshovsbron som är 25 meter hög och enbart tar biltrafik. Jag har åkt bil längs alla broar, både som förare och passagerare, för att få en överblick över Eriksdalslunden från detta perspektiv, men från denna bro ser man ingenting av området. Skanstullsbron är den högsta av broarna, men endast marginellt högre än Johanneshovsbron. Här samsas biltrafik, buss och tunnelbana tillsammans med fotgängare och cyklister. Endast till fots ser man ner i området och då endast delar av det. Längs i öster ligger Skansbron från vilken man har god utsikt över parken som fotgängare. Det är alltså endast som fotgängare man kan titta ner på parken, och då endast från tre av de fyra broarna.

Då jag har funderat över platsen en längre tid har jag hunnit följa utvecklingen i media. I somras byggde Tantoteatern en sommarscen 50 meter in i järnvägstunneln under Södersjukhuset. Initiativtagare till detta var Nicholas Olsson, som fick idén då han på promenad i området fascinerades av tunneln och gick in (Ågrahn, 2009).

-Här på Södermalm finns en kommersialisering, där alla ytor ska fyllas och det finns få mellanrum kvar. Det behövs lite skitiga platser, sade Olsson (Ågrahn, 2009).

Stämningen i tunneln mellan Eriksdalsbadet och Södra Årstalundens koloniträdgård gjorde att man valde att sätta upp pjäsen Mathissen av Harold Pinter enligt Ågrahn (2009). Tantoteatern kom till efter att platsen upptäcktes och Olsson ville återuppliva en tradition med sommartheater i området. Stadsteatern har gjort ett försök att minska ner på centreringen av teater kring City genom att exempelvis placera en scen i Skärholmen. Vad gäller privata teatrar finns på Söder Orienteatern och i Kärrtorp ligger Turteatern som exempel, men just en sådan här lokal är unik. Under sommaren hade man även en fotoutställning i tunneln.

Det gulmarkerade området på planen är mitt arbetsområde, Eriksdalslunden.



Eriksdalslunden idag sedd från Skanstullsbron



Vidare anger Ågrahn (2009) att i tunneln går inga tåg längre och vad som skulle hända med den efter föreställningarna visste man inte i somras. Kommunen har ansökt om att få lägga ner järnvägssträckningen men inget är klart. I oktober läser jag i *Södermalmsnytt* om nya planer för det övergivna tågspåret med tillhörande tunnlar. Där skrivs att staden planerar för ett skidspår i tunneln (Hellgren, 2009). Idrottsborgarrådet Madeleine Sjöstedt säger att staden länge funderat på vad man ska göra med Eriksdalsområdet och då de fick förfrågningar från skidförbundet föddes idén. Planen är att det ska vara två stycken kilometerlånga spår i tunneln som har en temperatur på några plusgrader året om. Om projektet blir av innebär det även att man kommer att bygga tillbyggnader i båda ändarna med omklädningsrum i ena och yta för att kunna vända i den andra. Enligt Åke Roxberger, planeringsdirektör på idrottsförvaltningen, är förslaget en god idé för hela områdets utveckling och både tekniskt och ekonomiskt genomförbart (Hellgren, 2009). Det finns en liknande skidtunnel i Torsby som hitintills gått med förlust men enligt Svenska skidförbundet har Stockholm ett mycket större underlag av människor och passar mycket bättre. För ett skidspår krävs någon förändring i området så att det blir lättare att ta sig ner i tunneln. Idrottsförvaltningens utredning förväntas vara klar under första kvartalet 2010.

Järnvägstunneln vid Eriksdal utgör en utrymningsväg från servicetunnel Stockholm Södra via tunneln ut i det fria. Den utgör alltså en säkerhetsväg för tågtrafik och eftersom det är oklart hur många andra utrymningsvägar som finns är det svårt att veta hur stor betydelse den har. Efter ett telefonsamtal med Johan Edeborg¹ på Banverket får jag lite mer klarhet i frågan. Det är Stockholm stad som äger spåret och Banverket utför besiktningar och inspektioner åt dem. Tester körs kontinuerligt, nu senast i somras. Enligt Edeborg är den senaste planen att riva spåren längs kajerna. Dessa frågor kom upp inför bygget av Citybanan och man har sedan dess diskuterat om hur man ska gå vidare med dem.

¹ Telefonsamtal Johan Edeborg, Banverket, 091103

Dagens stadsbyggnadsdebatt

I våras hade *Dagens Nyheter* (Sundström, 2009) en artikel om planerna om en utbyggd innerstad. Mellan Globen och Skanstullsbron ska en ny innerstad med bostäder, kontor och butiker växa fram. Gullmarsplan anses vara ett strategiskt viktigt område för att innerstaden ska kunna expandera söderut enligt Sundström (2009). Gullmarsplan har länge varit ett stadsdelstorg med en stor bussterminal, och som utgör en knutpunkt för vägar och spår. I framtiden ska, enligt artikeln, Gullmarsplan vara en sammanhållen, tät och variationsrik stadsbygd. Gullmarsplan är en viktig del i den förvandling av Stockholms södra delar, från förort till stad, som kommer att bli en intressant aspekt av stadens utveckling de närmsta 20- 30 åren. Vidare anger Sundström (2009) att Kristina Alvendal som är moderat stadsbyggnadsråd anser att om Stockholm ska utvecklas som stad måste innerstaden växa utanför tullarna. På stadsbyggnadskontoret har de ansvariga arbetat fram planer för hur staden söder om söder ska utvecklas. Nynäsvägen ska däckas över och ny bebyggelse ska där växa fram, en innerstadslig stadsdel med ett par tusen bostäder. Enligt artikeln säger Alvendal att en varierad stadsbebyggelse med låga hus och några högre uppstickare ska ta form, och butiker och annan affärsverksamhet kommer att finnas i botten av husen vid Gullmarsplan. Alvendal talar ofta om "promenadstaden" som ett mål för Stockholm. Med det menar hon en stad som hänger ihop, och som är trevlig och trygg att promenera i. Hon ser ytterstaden som separerade bostadsområden längs tunnelbanelinjer med döda ytor mellan (Sundström, 2009). Det är dock kontroversiellt att bygga innerstad utanför tullarna. Exempelvis omdaningen av Årstafältet har debatterats intensivt.

Under denna höst har tidningen *Metro* (Lindholm, 2009a) tillsammans med Fastighetsägarna Stockholm haft en artikelserie om förnyelseprojekt i Stockholm. De har bjudit in olika arkitektkontor som deltar med en vision om hur Stockholm kan utvecklas och förändras på områden de själva valt. Det intressanta är att två av de tre förslagen tar upp miljön under broar på Södermalm, det tredje använder sig också av en bro i förslaget. Broar tycks vara i blickfånget för tillfället.

Vy från Skansbron över Skanstullsbron, Johanneshovsbron och längs bort Eriksdalsbron



Whites förslag till utbyggnad av Götgatan. (Bild:Metro)



FAFF, Equator Stockholms förslag till att utnyttja utrymmet under Liljeholmsbron. (Bild: Metro)



För att förnya Stockholm har arkitektkontoret White gjort ett retrospektivt förslag och hämtat inspiration från landets gamla folkparker. White föreslår en träffpunkt i form av ett ljust, luftigt, men väderskyddat rörsom knyter samman Götgatan med den nya stadsdelen. Det ska rymma frisksportsaktiviteter, klubbar, konstutställningar och kaféer. Enligt arkitekten Fredrik Källström (Lindholm, 2009a) är Stockholm en vacker stad men den har en "färdighet som en tvångströja". Det finns inga luckor och möjligheter som i många andra städer. Därför vill White utnyttja stadens broar för att bygga mellan och under dessa. Det sker mycket under broarna redan nu. Det är utställningar och klubbar och det finns plats för många fler kulturella aktiviteter enligt Källström (Lindholm, 2009a). White har funderat på hur Södermalm kan knytas samman med den nya Söderstaden vid Gullmarsplan som planeras, utan att lägga om infrastrukturen och de föreslår därför en byggnadstyp som ligger mellan byggnad, bro och park som blir en förlängning av Götgatans gångstråk till Söderstaden. Södermalm får med detta förslag enligt Lindholm (2009a) ett nytt landmärke som blir en symbol för det växande Stockholm, där stockholmarna själva kan fylla det med händelser, en plats för alla. Den ger rum åt planteringar, simbassänger, löparbanor, klätterväggar, skejtramper, kaféer, dansbana och utställningar. Avståndet kortas och på promenaden från ytterstaden till innerstaden tar man sig över vatten och mellan broar. Det outnyttjade utrymmet under broarna tas i anspråk. Det är en ny typ av samlingspunkt som tar plats i stadens landskap enligt White (Lindholm, 2009a).

Nästa bidrag till tävlingen är från Equator Stockholm som är inne på samma spår, att utnyttja utrymmet under Södermalms broar. Enligt kontoret är Stockholms fördel att staden har en liten och väldefinierad innerstad (Lindholm, 2009b). Men vattnet runt om utgör också en tydlig gränsdragning mellan innerstad och förort och kontoret vill sudda ut den gränsen. Annica Carlsson, Equators vd, säger att man måste utnyttja närförorterna, i det här fallet Liljeholmen, och deras förslag till att förnya Stockholm har de valt att kalla FAFF, Far Away From Folkungagatan (Lindholm, 2009b). Förslaget fokuserar på ett bortglömt område och placerar ett Ungdomenshus vid Liljeholmsbron

södra fäste. Byggnaden fungerar som en gigantisk ramp som länkar samman Liljeholmsbron med en ny strandpromenad med tillhörande bad och ny gångbro över till Södermalm. Vid Hornsgatans förlängning läggs en öppningsbar gång- och cykelbro som ökar kontakterna mellan stadsdelarna.

Södermalms inre delar, med SOFO, är omtalat och Equator Stockholm ansåg att man behövde göra något spännande i en annan del av staden. Liljeholmen är ett nytt bostadsområde som växer fram och stadsdelen skulle bli central om man byggde en ny gång- och cykelbro. Enligt Carlsson är broarna viktiga knutpunkter som binder ihop stadsdelarna men de är ofta storskaliga trafiklösningar från 1950- och 60-talen (Lindholm, 2009b). Nu behöver de integreras bättre och marken under broarna skulle kunna utnyttjas på ett trevligare sätt. Equator Stockholm vill också initiera en ny stadsbebyggelse som en motpol till dagens debatt om höghus (Lindholm, 2009b). De vill ta vara på gamla industribyggnader som det finns mycket av kring Liljeholmen. De föreslår att man bygger riktigt tätt, men lågt, vilket är energiekonomiskt. Det nya Ungdomens hus utgör startpunkten för en ny stadsplan som sträcker sig utmed hela Liljeholmsviken bort mot Gröndal, med låg och tät bebyggelse som bevarar gamla industribyggnader och adderar nya bostäder och verksamhetslokaler. Ett nytt kanalsystem för in vattenvägar från Liljeholmsviken och gröna tak ger utrymme för odlingar och rekreation.

I septembernumret av *Arkitektur* (Hallemar, 2009) diskuterar Dan Hallemar nya tendenser i de samtida och framtida offentliga rummen. Han skriver att när Hammarby sjöstad planerades var en av de viktigaste målen att utplåna den gamla industrikänslan med den nya bostadsbebyggelsen, och detta blev ännu tydligare i den nya stadsdelen Liljeholmen. Det handlar om en konflikt mellan det ordnade och oordnade. Jag reflekterar genast över tidens tecken. Det är populärt just nu med bortglömda platser konstaterar jag med tanke på den bokskörd som finns inom området sedan en tid tillbaka. Vi verkar svärma för något mindre ordnat och planerat och drömma oss tillbaka till platser vi själva tillåts upptäcka och ge användningsområden. Detta kan även

appliceras på en större skala, i den pågående utvecklingen av staden. Hallemar konstaterar att den bortglömda platsen är en urban dröm idag. Allt är upptäckt, men mycket tycks bortglömt. Han funderar på var den kommer ifrån, drömmen om det oupptäckta. Kan det vara så att ett drygt decennium av livsstilsstadsbyggande medfört en längtan efter något annat frågar sig Hallemar (2009).

Ett intressant aktuellt exempel på dagens stadsbyggnadsideal kan ses i tävlingen om en ny stadsdel vid Årstafältet. Det vinnande förslaget, ritat av Archi5 och Michel Desvigne, kallas Arkipelag, och ska enligt dem själva bli en tät stad där invånaren bidrar med en mer hållbar livsstil och deltar socialt i det offentliga rummet. Hallemar (2009) jämför Arkipelag med Field Operations förslag i tävlingen, Urban Natures. Där man i Urban Natures talar om landskapet och parknaturen som det urbanas förutsättning, dess utgångspunkt, ser man i vinnarförslaget naturen som en sorts komplement till bebyggelsen, parken skild från staden. För mig tycks det som om man går tillbaka till modernismens ideal om funktionsuppdelning, vilket många arkitekter och stadsplanerare idag vänder sig ifrån då det skapade otrygga och döda stadsdelar. Som landskapsarkitekt anser jag det vara nödvändigt att det gröna är lika viktigt och måste få lika stor plats i planeringen som bostäderna. Grönområdena får inte bli det man lägger till sist som garnering. Field Operations förslag baseras istället på en grön väv, en vävnad av offentlig aktivitet, öppna ytor och natur som strömmar igenom och länkar samman de olika bebyggelseområdena. Allt för att göra de gröna områdena till en viktigare del i stadsbyggandet och förhindra att de blir "fragmentiserade och irrelevanta". Det ligger enligt mig mer i tiden, att tänka på ett nytt sätt där gränserna mellan "stad" och "land" suddas ut.

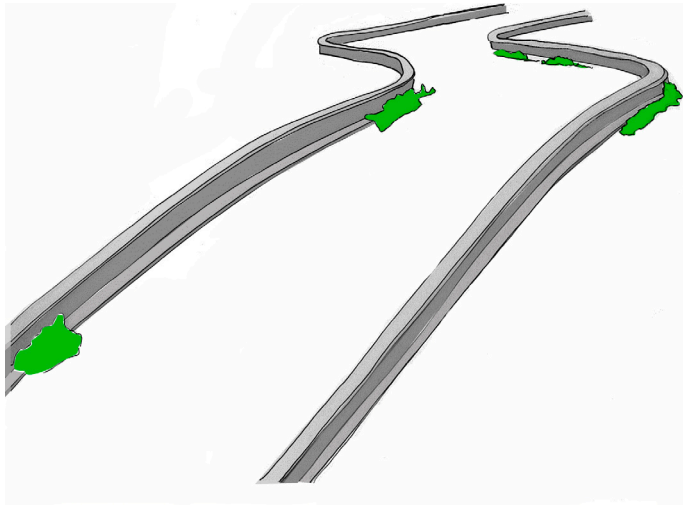
Dan Hallemar (2009) funderar på hur man kan få staden att ta sig ut i landskapet och vice versa, och tar upp en stadsbyggnadstävling i Philadelphia förra året då ett omtalat förslag visade på hur man kunde låta olika agrara verksamheter ta över ödestomterna i staden. Där visades hur odling skulle kunna ske under motorvägsbroarna, som en bondens återtåg till storstaden. Inte bara för lokal odling utan också

som en del av en ny identitet, något som Hallemar (2009) tycks vara positivt inställd till. Hallemar skojar och säger vidare i artikeln att framtidens stad kan bli en blandning av Monopol och Nya Bondespelet, en sorts natururbanism. Hallemar (2009) ger vidare exempel på den samtida viljan att låta naturen ta plats i staden och nämner vitt skilda projekt som Enköpings satsning på fickparker, Kathryn Gustavssons Millenniumpark i Chicago (skapad tillsammans med Piet Oudolf), den gröna fasaden och omgivningen till Quai Branly i Paris samt självklart the High Line. Trots olika förutsättningar enas projekten genom nyckelorden ekonomi, ekologi och socialt liv.

Jag tycker att denna debatt kring Stockholms södra delar är mycket intressant och en stor anledning till att jag valde just Eriksdalslunden som mitt arbetsområde. En levande stad behöver en diskussion på både hög och låg nivå kring utveckling av de offentliga rummen. Eriksdalslunden har diskuterats både i lokalpress och i de större dagstidningarna samt varit på tal även på politisk nivå. Precis som den debatt som ledde fram till the High Line är den pågående debatten kring de södra stadsdelarna och dess framtid enligt mig nödvändig och kreativ. Det är uppenbart att stadens rum under broarna är intressanta och fascinerande för många, som en motpol till de städade och planerade delarna av staden vi annars ser. Denna tanke verkar komma och gå, bevara gentemot rensa upp. Se bara på hur pendeln svängt vad gäller Klaraområdet i Stockholm. Det är intressant att diskutera det faktum att vi tycks längta efter mer ostädade miljöer som en kontrast till de stadsbyggnadsideal som präglat de senaste 10 åren. Ska verkligen allt putsas och fixas, eller ska en levande stad ha delar som är lite skitiga och övergivna? Vad är det som utgör essensen av en levande, intressant stad, är det inte den pågående utvecklingen och en balans av gammal och nytt, städad och skitigt?

Mitt förslag är just en sådan "uppstädning" jag själv ifrågasätter, men jag finner det ändå motiverat på denna plats. Jag har som tidigare angett ugått från att de stadsbyggnadsförslag för utbyggnad av Södermalm som presenterats kommer att ske i någon form, vilket innebär att mitt arbetsområde, Eriksdalslunden, kommer att påverkas i sådan hög grad

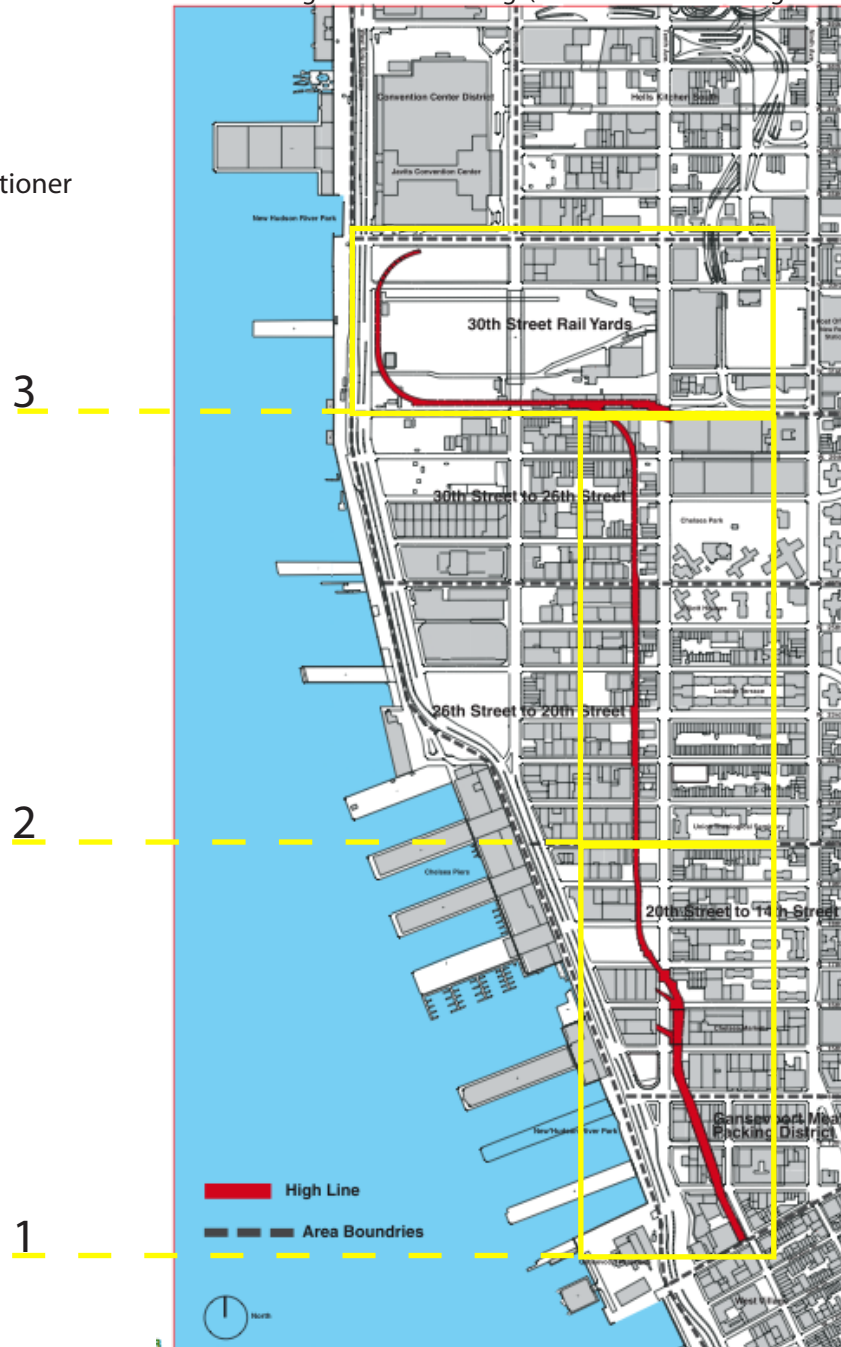
att ett bevarande av den övergivna platsens karaktär inte är möjlig. Förutsättningarna kommer ändå förändras och jag ser det därför som motiverat att förbättra denna plats. Eriksdalslunden är som jag ser det inklämd i ett Ingenmansland som dikterar villkoren, och jag vill med mitt förslag försöka påverka denna obalans. Det viktiga är att inte varje yta i parken och dess omgivning blir alltför planerad, utan att möjlighet till spontana infall och tillfälliga användningsområden tillåts och görs möjliga. Det är enligt mig en viktig nyckel till en levande stad, att medborgarna själva tillåts och uppmuntras påverka och förändra sin miljö.



THE HIGH LINE

Karta över the High Lines sträckning. (Bild: Friends of the High Line)

High Lines tre sektioner



Bakgrund

The High Line är en park som sträcker sig knappt 3 km längs västra Manhattan på ett upphöjt före detta järnvägsspår. Parken invigdes juni 2009 och har föregåtts av en intensiv debatt under flera årtionden och slutligen en stor tävling. The High Line är unikt på många sätt då det är ett stort projekt i etablerade stadsdelar, och jag har följt parkens tillblivelse under lång tid. Hela anläggningen är ännu inte invigd och diskussioner förs fortfarande om hur omfattande den kommer att bli. Detta är för mig ett inspirerande projekt då medborgarna får ta stor del i beslutsprocessen och hela projektet förlitar sig på privata donationer och arbetskraft. Det finns många intressanta aspekter i detta projekt som jag tar upp i arbetet, och eftersom endast en del av parken är invigd är inte historien slut än. Mycket arbete kvarstår och det ska bli spännande att följa fortsättningen.

Historia

I slutet av 1800-talet byggs ett flertal monumentala anläggningar för transport av människor och gods längs järnväg och på skepp på västra Manhattan. 1868 byggs den första stora tågstationen, St Johns Terminal, för att kunna ta emot frakt från båtar som kommer från Hudsonfloden (David, 2002) och som ska vidare med andra transportmedel. Då befolkningen ökar och staden växer orsakar kollisioner mellan tåg, fotgängare och annan trafik längs the West Side så många olyckor att gatan kallas "Dödens Aveny" (Friends of The High Line, 2008). Fullastade godsvagnar kommer från New Jersey och färjas över Hudsonfloden och vidare. Bilar, fotgängare och hästdragna kärror trängs runt passagerarterminalen vid Hudsonfloden, där skepp dockar och lastar av och på varor. Vid denna tidpunkt är stadens ekonomi transportbaserad och man vill öka avkastningen på godset som transporteras. Stadens gator är överfulla av trafik och människor och de styrande inser att systemet är ohållbart. Man behöver förändra situationen på en strukturell nivå. I början av 1900-talet enas man om att bygga en järnväg som ska vara upphöjd, byggd ovan gatunivå.

Första världskriget försenar dock planerna med ett par år. 1929 initierar The New York Central Railroad tillsammans med The City of New York (David, 2002) ett infrastrukturprojekt som syftar till att få bort spårkorsningar i gatunivå på Manhattan. Denna stora stadsomvandling omnämns i pressen som 'The West Side Improvement' och får därefter behålla detta namn även officiellt. Planen innehåller en dubbelspårig järnvägsviadukt längs västra Manhattan och man bygger således upphöjda spår som löper i nord-sydlig riktning längs vad man kallar The High Line, från 30:e gatan i norr till St. John's Park Terminal vid Spring Street i söder. Bygget pågår mellan 1929 och 1934 och kostar 175 miljoner dollar. Detta finansieras till största delen av järnvägsbolagen, en mindre del kommer från staden och från staten. Man bygger samtidigt om St Johns Terminal för att utöka kapaciteten till att kunna hårbärgera 190 tåg från the High Line in i bygganden. 1933 (David, 2002) rullar de första tågen längs the High Line men den officiella invigningen sker först 1934. Konstruktionen byggs som en vital komponent i en modern stad. Denna vision om framtidens stad grundas på idén om att framtidens transportsystem ska separeras (David, 2002).

The High Line, konstruerad högt ovan mark, ses som en stark symbol för modernitet, för en hoppfull framtidstro. Man löser problemen, åtminstone teoretiskt, genom att separera trafikslagen längs olika nivåer. Detta är en vanlig syn vid denna tid på hur man ska hantera trafikproblem och ingenstans finns ett större behov av att förbättra trafiksituationen än längs the West Side. Detta system grundar sig dock på att the West Side kommer att fortsätta vara en plats där tåg, skepp, människor och industrier smälter samman. Detta är en intensiv men ganska kort period av tekniska framsteg, och den snabba utvecklingen gör att nya transportmedel utvecklas och sätts i bruk.

Under 1900-talets mitt tar flygtransporter och lastbilstrafik över vilket gör att fartygs- och tågtrafiken kraftigt minskar. De stora infrastrukturprojekten som man investerat i för fartygs- och tågtrafik lämnas åt sitt öde. En minskning i tågtrafik gör att the New York Central Railroad 1960 tvingas sälja St Johns Terminal och stoppa trafiken

Lösningen till trafikproblemen låg i trafikseparering enligt dåtidens ideal



Tågen passerade genom många byggnader. (Bild: Friends of the High Line)



i den södra delen, från Bank Street och söderut. De södra delarna av The High Line rivs redan 1963, och pirar bränns upp. Stadens planerare föreslår att man på platsen ska anlägga ett fjorton kvarter stort nytutvecklingsprojekt där järnvägsviadukten tidigare stått. Den kända debattören och kritikern inom arkitektur och stadsplanering, Jane Jacobs (David, 2002), förespråkar istället en lägre bebyggelse på samma ställe för att rädda the West Villages karaktär. Jane Jacobs menar i sin bok *The death and life of great American Cities* från 1961 (Edberg, 1975) att människor känner sig säkra på sådana gator och torg där det under dygnets alla timmar rör sig människor. Hon anser därför att det behövs en viss befolkningstäthet för att detta ska åstadkommas och att stadens gator bör ha ett varierat stadsinnehåll som gör att människor har en anledning att röra sig där. Genom detta blir gatorna värdefulla platser för kontakt både för vuxna och barn. Och detta gäller för såväl gator som parker.

1976 tas the High Line över av Conrail (David, 2002) som är en sammanslutning av de återstående tågbolagen i landet. Tåg går alltså längs The High Line från år 1934 till i början på 60-talet då järnvägstrafiken slås ut och andra transportmedel tar över. Det sista tåget går 1980 och The High Line, mindre än en generation gammal, överges (Friends of The High Line, 2008).

1981 startar Conrail en process för att frigöra sig från olönsamma fraktlinjer. De ger staten och andra intressenter möjlighet att köpa upp spårssystem, och snart läggs the High Line ut till försäljning. Kongressen röstar igenom en ny lag (David, 2002), the National Trails System Act, som gör att gamla förbrukade järnvägslinjer kan bli "rail-banked", bevarade spårssystem där man låter själva rälsen, broar och annan infrastruktur vara kvar men endast för rekreatiönsändamål. Vallarna och broarna kan användas av fotgängare eller cyklister samtidigt som man bevarar systemen för eventuella framtida behov. För att kunna riva järnvägsstruktur i USA krävs alltså att den klassas som obrukbar, och för att rädda spårsystemen kan de genomgå denna rail-bankingprocess och bli fredade.

Många nya ändamål för the High Line föreslås av arkitekter och planerare men the High Line köps 1984 av ett företag vid namn Oblatz's group för 10 dollar. Under denna tid bildas Chelsea Property Owners (CPO) som är en grupp av privata markägare. De vill riva hela strukturen då medlemmar i CPO äger land precis under the High Line, mark som inte kan utnyttjas. De förväntar sig att priserna på deras mark kommer att öka om konstruktionen rivs. De hävdar också (David, 2002) att the High Line är ett fördärv och att dess dåliga underhåll skapar farliga förhållanden.

Staden inser i mitten av 80-talet att ett aktivt järnvägssystem på the High Line kommer att krocka med planerna på en 'West Side Redevelopment', alltså en nyutveckling av området. En utredning tillsätts (David, 2002) som konstaterar att Oblatz inte har de resurser som krävs för att sköta en järnväg. Köpeavtalet annulleras därför och the High Line återgår i Conrails ägo. Under ett par år i början på nittiotalet förs kontinuerliga diskussioner huruvida man ska bevara eller riva hela strukturen. Under tiden rivs ytterligare en del av the High Line, fem kvarter längst söderut. Detta innebär att the High Lines södra ände nu ligger vid Gansevoort Street. CPO kräver (David, 2002) att man ska förklara the High Line som övergiven, en förutsättning för att den kan rivas, vilket också skulle leda till att Conrail tvingas stå för rivningskostnaderna. Slutligen går CPO med på att delvis bekosta rivningen och beslutet fattas: the High Line ska monteras ned.

Friends of The High Line

1999 startar två privatpersoner, Joshua David och Robert Hammond (David, 2002), som båda inser vilka möjligheter som finns att utveckla området, Friends of the High Line. Det växer till en grupp av affärsägare, boende i området och övriga intressenter. Friends of the High Line är en icke vinstdrivande organisation som syftar till att bevara och utveckla the High Line. De vill skapa något speciellt av de gamla spåren och inser i ett tidigt skede att för att det ska lyckas behöver designen för the High Line vara lika ovanlig och intressant som själva strukturen i sig



The High Line då trafiken fortfarande var igång. Vy norrut. (Bild: Friends of the High Line)



The High Line övergiven efter sin korta glasperiod. Samma vy som i fotot ovan. (Bild: Friends of the High Line)

Många engagerade sig i kampen för att spara strukturen. (Bild: Friends of the High Line)



(Friends of the High Line, 2008). Många konsthandlare och gallerister ansluter sig till Friends of the High Line då de ser fördelar i att området rustas upp. Friends of the High Line arbetar till en början för att få in the High Line i ett federalt sanktionerat program för bevarande av spårssystem för en möjlig framtida användning, som skulle öppna spårytorna för allmänheten som en offentlig gångväg. Över 11 000 spårssystem har redan skapats i USA som ett resultat av en lagstiftning för att skydda transportkorridorer som aldrig skulle kunna återskapas i dagens ekonomi och som en dag kanske skulle komma att behövas igen. Att bevara the High Line som en upphöjd gångväg hindrar inte en fortsatt utveckling i området enligt gruppen (David, 2002). Friends of the High Line hävdar vid den här tiden att strukturen är lämplig för återanvändning då ingenjörer har undersökt den och kommit fram till att den är säker och stabil, men dock i behov av reparation av betong och underhåll av dräneringssystem (David, 2002).

Diskussioner förs i *New York Times* (David, 2002) om vad som ska hända med the High Line. De olika sidorna strider offentligt för sina argument. Transportbolag hävdar att det är möjligt att återanvända rälsen och hela strukturen i framtiden medan New Yorks stadsborgarråd säger att den enda anledningen till att the High Line byggdes var för transport av varor och det kommer aldrig ske igen.

I slutet av år 2000 lägger Friends of the High Line fram ett förslag om en förstudie (comprehensive planning study) för the Design trust for Public Space, en oberoende icke vinstdrivande organisation som jobbar tillsammans med statliga/ offentliga byråer och organisationer i projekt för att förbättra designen på New Yorks offentliga platser. The Design Trust accepterar förslaget med motiveringen att the High Line har ett mycket stort värde för området som en offentlig plats och att det skulle kunna tjäna som ett prejudikatsfall för återanvändandet av gammal infrastruktur. Man väljer ut två arkitekter som ska utföra oberoende undersökningar om the High Lines framtida möjligheter. Casey Jones gör en åtta månader lång studie om the High Lines historia och fysiska tillstånd, nuvarande markanvändning och områdets framtida behov (David, 2002). Detta arbete presenteras på ett forum

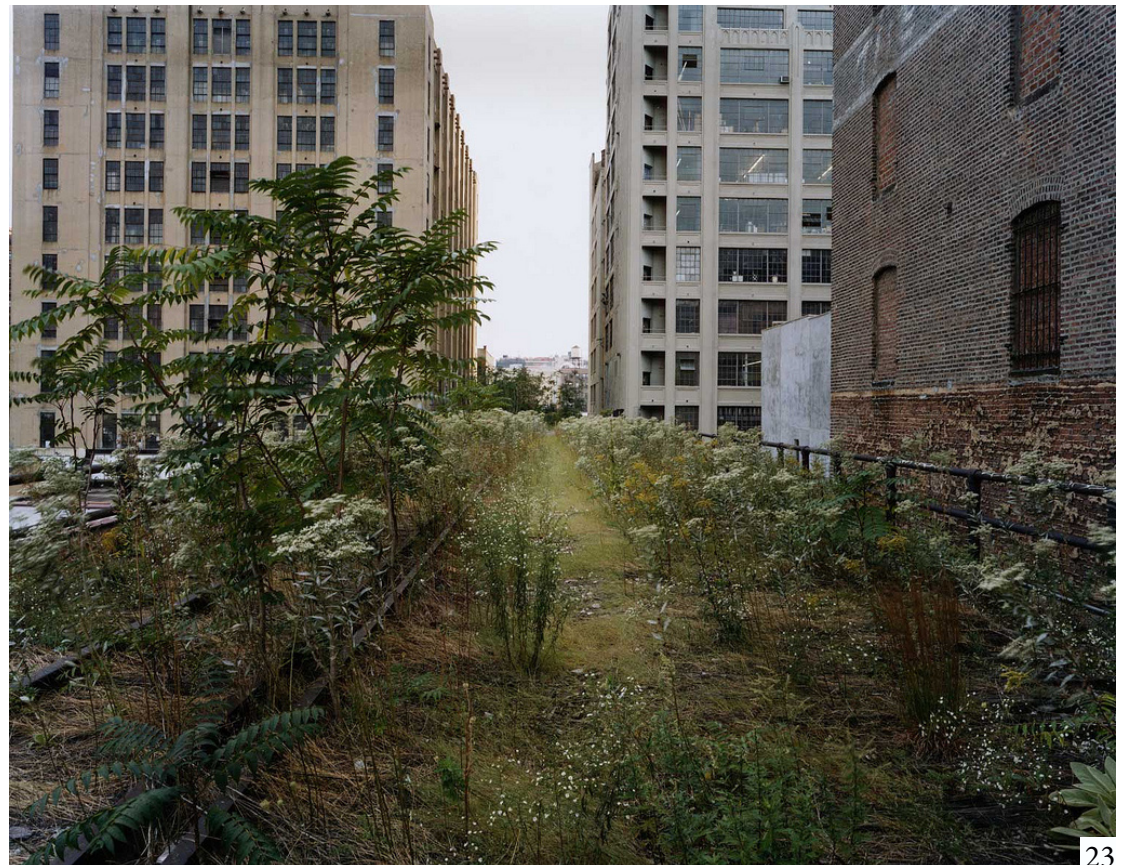
som the Design Trust håller juni 2001 om just the High Line. Detta forum (The Design Trust for Public Space, 2006) hålls till stor del för att kanalisera oron som de olika intressegrupperna känner inför projektet. En panelgrupp av experter inom områden som politik, finans och fysisk planering kommer fram till att konstruktionen har stor potential vad gäller återanvändande. Därför går the Design Trust och Friends of the High Line samman (David, 2002) och rekommenderar att the High Line ska öppnas upp på nytt.

Den andre arkitekten, Keller Easterling, skapar en webbsida där han spekulerar i framtida scenarion vad gäller området. Han gör en interaktiv sajt där man kan uppleva the High Line från fyra olika perspektiv: en exploatör, ett djur, en turist och en partyprisse. Dessa två arkitekters arbete resulterade i en utställning med namnet "Reclaiming the High Line" (David, 2002) som sedermera även blir bok. Man utnyttjar också tryckt media för att få folk att engagera sig i frågan. Många frivilliggrupper startas för att rädda olika delar av strukturen. Vid det här laget har opinionen ökat för att bevara the High Line.

Foton tagna av Joel Sternfeld i boken *Walking the High Line* från 2001 visar spåren som de är, en huvudled av vild natur som flyter genom staden och bilderna får folk att förstå att detta skulle kunna bli en grön oas istället för den giftiga skönhetsfläck som den framställs som. Det hjälper också att detta har gjorts förut, i Frankrike (Heathcote, 2009). I det 12:e arrondissementet i Paris fanns också en gammal och oanvänd järnvägsviadukt som återanvändes. Där anlade man mellan åren 1988 och 1995 (David, 2002) en liknande park, Promenade Plantée. Det finansierades genom en samverkan av privata och statliga medel som organiserades av Paris stad. Där byggdes trappor och hissar och säkerheten uppehölls genom patrullerande vakter. Ytan under viadukten fylldes av butiker och gallerier och de intilliggande områdena blev mycket attraktiva (David, 2002).

2001 lägger New Yorks förre borgmästare Giuliani fram ett förslag om att riva the High Line (Friends of the High Line, 2008). Han baserar

Det vildvuxna och övergivna landskapet porträtterat av Joel Sternfeld. (Bild: Friends of the High Line)



Det vildvuxna landskapet som präglade the High Line under lång tid. (Bild: Friends of the High Line)



detta på ett domslut från 1992 om rivning. Den enda anledningen till att detta inte skett tidigare är att ingen vill bekosta rivningen. The New York City Council protesterar mot förslaget och detta är det första tecknet på att man officiellt stöder bevarandet av the High Line. De skriver istället en resolution som föreslår ett bevarande av strukturen som en offentlig plats. Senare samma år går the City Council och Friends of the High Line samman (Friends of the High Line, 2008) i en rättsprocess som utmanar Julianis administration och som effektivt bromsar försöken till att riva spåren.

Efter attentaten den 11 september 2001 uttalar sig the Design Trust om att all nykonstruktion på Manhattan, både privata byggnader och offentliga platser spelar en vital roll i stadens uppbyggnad (David, 2002). Man måste locka till sig nya affärer, boende och besökare genom att skapa attraktiva, hälsosamma och säkra arbets- och bostadsområden. De ska vara gnistan som får igång den finansiella aktiviteten och höjer fastighetsvärdena och därmed genererar skatteintäkter till staten.

År 2002 får New York City en ny borgmästare, Michael Bloomberg. Då saknas bara ett domstolsbeslut för att the High Line ska kunna rivas. Men Bloomberg inser vilken möjlighet som finns och stöttar Friends of the High Lines planer på att skapa en park av den oanvända järnvägen (Friends of the High Line, 2008). Han förstår att en park i denna stadsdel skulle bidra med välbehövlig grönyta för både besökare och boende i området. Också av ekonomiska skäl är detta en god idé, den nya parken kan attrahera såväl affärsverksamheter som boende som kommer att stärka ekonomin. Bloomberg hävdar att i dagens stadsomvandlingar måste vi förbättra det urbana landskapet (David, 2002). New York kan bli en modell för hur det ska gå till.

Till slut lyckas Friends of the High Line med sitt mål. The High Line räddas genom att den genomgår processen för "rail-banking" och godkänns, och på så sätt blir fredad. Detta innebär att strukturen inte får rivas och att den kan återanvändas för rekreatiösa ändamål. Så länge en plats eller ett system är planlagt för just transportändamål får inget annat ske på platsen enligt amerikansk lag. Men genom att the

High Line blir rail-banked ändras förutsättningarna. Detta innebär att strukturen bevaras och planerna på en park kan ta fart på riktigt (Friends of the High Line, 2009a). Bloomberg säger om the High Line (Friends of the High Line, 2008) att parken kommer att bli en av stadens mest värdesatta offentliga platser och en ikon i framtiden.

2004 (Friends of the High Line, 2009b) beslutas om en tävling om parkens utformning. Tävlingen pågår i sex månader och 52 team deltar. Varje team måste innehålla en expert inom ämnena arkitektur, landskapsarkitektur, teknik, konst, stadsbyggnad och hortikultur. Friends of the High Line utgör jurygruppen tillsammans med staden och de väljer ut 7 team som går vidare. Dessa krymper till 4 finalister som får uppdraget att presentera sitt förslag till en offentlig utställning på New York City Center for Architecture sensommaren 2004. Diller Scofidio + Renfro tillsammans med Field Operations presenterar sitt förslag "What Will Grow Here?" som tillvaratar den vilda känslan som finns i parken och vinner därmed tävlingen. Lisa Switkin², Associate Principal and Lead Designer of the High Line, berättar i ett föredrag i Stockholm om hur de ville få folk medvetna om den outnyttjade plats som faktiskt fanns i staden. Stora affischer sattes upp på the High Line med just texten 'Vad kommer att växa här?' för att anknyta till den lokala andan och för att få folk att se platsen som något nytt, något som faktiskt skulle kunna bli en park. Förslaget ställs ut på Museum of Modern Art 2005 och tas emot med entusiasm av majoriteten av besökarna (David, 2002).

Under min tid i New York lyssnar jag på två föredrag om parkens tillblivelse och skötsel. Det ena hålls av Peter Mullan³, Friends of the High Line Director of Planning, som i sin presentation *The Unbuilt High Line: Designs from the Cutting Floor* berättar om projektets långa historia och de idéer man arbetat med under tidens gång. Jag frågar Peter Mullan om han anser att de någon gång under projektets gång varit tvungna att kompromissa och han tycker inte det. Projektet har pågått under så lång tid att frågor har stötts och blötts och de bästa

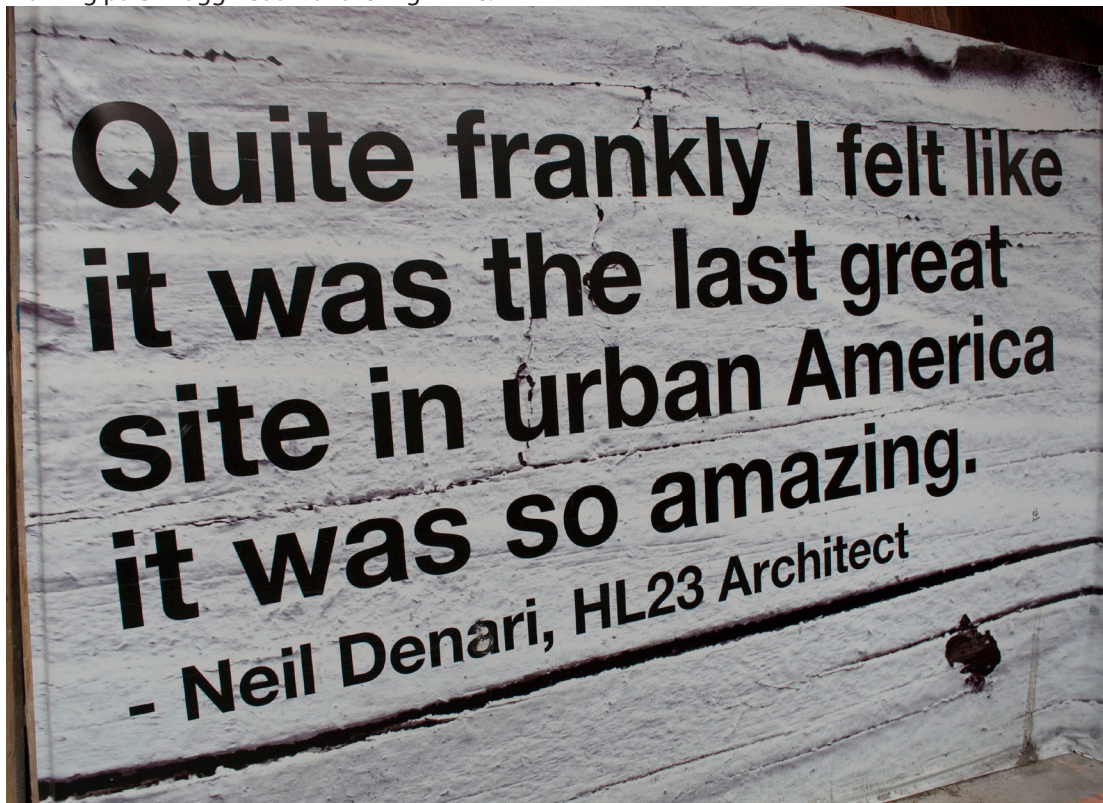
2 Föredrag av Lisa Switkin, Critical Spaces of Today, Stockholm, 091121

3 Föredrag av Peter Mullan, Open House New York, 091010

The High Line på 90-talet, inte helt bortglömd och övergiven. (Bild: Friends of the High Line)



Målning på en vägg nedanför the High Line.



lösningarna har fötts ur dessa diskussioner. Han menar att det gäller att hitta de viktiga delarna och hålla fast vid dem. Det går inte vara för principfast i ett projekt av denna storlek, man måste vara villig att diskutera fram möjliga alternativ för alla inblandade parter. Mullan konstaterar att under processens gång har fokus lagt på vissa frågor som Friends of the High Line prioriterade högst, och andra delar var de mer flexibla. För att uppnå bästa resultat anser han att man bör föra en dialog med alla inblandade parter. Han tycker därför inte att de kompromissat utan diskuterat sig fram till de bästa lösningarna. Det är viktigt att komma ihåg att the High Line är ett samarbetsprojekt mellan Friends of the High Line, staten och staden och man måste därför vara inställd på att alla parter vill vara med och tycka till i alla frågor. Det kan bli byråkratiskt men är nödvändigt då det är ett offentligt projekt där alla ska få vara med och ha åsikter.

Mullan⁴ fortsätter att prata om de stora utmaningarna i projektet, framförallt parkens avgränsningar. Staten har lagar på att dessa typer av offentliga platser måste vara inhägnade av säkerhetsskäl, alltså vara försedda med stängsel. Detta var något man starkt motsatte sig då man ansåg att hela parkens karaktär skulle gå förlorad. Poängen med the High Line är just att man ska kunna se ut över staden och landskapet. De inblandade parterna diskuterade hur mycket skydd som egentligen behövs. Staden hävdade att gatorna är trafikerade och därmed krävs staket eller liknande för att skydda medborgarna. Friends of the High Line fokuserade helt på denna aspekt i ett tidigt skede eftersom de ansåg att detta var en av de viktigaste frågorna för dem och till slut lyckades de få gehör för sina krav. Staden gav till slut med sig och släppte sina krav. Det bör tilläggas att staket finns längs parken idag, av lägre art på de flesta platser, men de stör inte utsikten lika mycket som höga staket hade gjort. Däremot är de nykonstruerade och ser alltså inte ut som de ursprungliga staket som inhägnade the High Line. Människor och tåg kräver alltså olika sorters inhägnader enligt staten. Man måste väga säkerhetsaspekterna mot designfrågor och försöka få fram den bästa möjliga lösningen. Ofta måste kompromisser göras men det är viktigt att säkerheten inte de estetiska värdena går förlorade.

4 Föredrag av Peter Mullan, Open House New York, 091010

Varför spara the High Line?

I boken *Reclaiming the High Line* (David, 2002) förklarar the Design Trust for Public Space tillsammans med Friends of the High Line sina huvudargument för bevarandet av the High Line:

- **Oersättlig möjlighet.**

The High Line är en oersättlig del av New Yorks infrastruktur. Den är 2.3 km lång och länkar samman tre områden på Manhattan med 28 000 m² av öppen yta på spårsystemen. Denna struktur och möjligheten till att skapa en offentlig plats i detta område skulle aldrig kunna återskapas med dagens fastighetsmarknad.

- **Offentlig nytta, vinst**

The High Line bekostades delvis med hjälp av privata pengar. Den erbjuder en stor potential för allmänheten som en offentlig plats som medborgarna kan sägas ha varit med och bekostat.

- **Unik linjär upplevelse**

The High Line erbjuder ett unikt, upphöjt linjärt perspektiv på New York. Inget annat offentligt rum eller transportkorridor i de fem stadsdelarna låter en fotgängare gå i 22 kvarter utan att korsa en enda gata.

- **Stärkande av gemenskapen**

Ekonomiska intressen kan dra nytta av de högre fastighetspriserna som kommer vid skapandet en offentlig plats, allt från de ökade skatteintäkterna som dessa högre fastighetspriser genererar till en ökad finansiell aktivitet som skapas när nya affärsverksamheter och boende attraheras av området. Detta kan stärka en känsla av gemenskap och tillhörighet i området.

I samma publikation presenteras ett antal rekommendationer för hur man ska bevara och återanvända the High Line på ett optimalt sätt (David, 2002). Det första man måste göra enligt the Design Trust for Public Space och Friends of the High Line är att planera



Ovan: The High Line söder om 20:e gatan på 90-talet. (Bild: Friends of the High Line)
Nedan: the High Line år 2009





De ursprungliga spåren är en viktig del i dagens park.
The High Lines utsida idag.



för en starkare gemenskap för områdets invånare genom dess friytor. Det bevarade High Line ska ses som en offentlig plats som utgör navet i ett område där en attraktiv, socialt konstruktiv och ekonomiskt produktiv anda kan växa fram. I planerna för the High Lines återanvändning, och i planer för andra förändringar vad gäller stadsplanering eller vidare utveckling av kvarter runt the High Line är det viktigt att invånarnas och affärsinnehavarnas intressen tillgodoses. Även stadens och statens behov måste respekteras. De behov och krav som de olika intressegrupperna har är (David, 2002):

- **Invånarnas behov:**

Maximalt med friytor och säkra offentliga platser.

Respekt för de olika kvarterens karaktär.

Maximalt med ljus, luft och utsikt.

Anläggandet av bostäder till rimlig hyresnivå.

Stöd åt befintliga verkstäder och konstverksamheter.

Säkerhet.

- **Affärsinnehavarnas behov:**

Möjlighet att utveckla och marknadsföra fastigheter

Möjlighet att planera för och tillåta nya funktioner/ användningsområden där det är lämpligt.

Maximalt med passerande fotgängare.

Säkerhet

- **Stadens och statens behov:**

Flexibilitet att vidareutveckla spårområdet vid 30:e gatan till det bästa användningsområdet.

Maximalt med skattegenererande kontor, bostäder och kommersiella verksamheter.

Parkering för bilar och bussar.

Transportalternativ för att mildra luftföroreningar.

Ett deltagande av den privata sektorn för att säkra finanserna och för att finansiera och sköta underhåll i området (David, 2002).

Jag har inte tillräckligt med tid och kunskap om New York för att kunna bedöma huruvida dessa kriterier har uppnåtts. Dessa kriterier

visar intentionerna och åskådliggör den nivå som diskussionen om en ny stadsdelspark förs i New York. Det säger mycket om de politiska ambitionerna som finns och hur viktig en park är i uppbyggnaden av en socialt, ekonomiskt och ekologiskt uthållig stad.

Genomförande

Den första sektionen av The High Line öppnade den 9 juni 2009, och går från Gansevoort Street till 20:e gatan. Den andra etappen kommer att öppna hösten 2010 om allt går som planerat. Totalsumman för de två sektionerna kommer enligt beräkningar landa på 152,3 miljoner dollar, bekostat av både statliga och privata medel (Russel, 2009). Detta motsvarar ca 1 100 000 000 svenska kronor enligt Forex i september. Cirka en tredjedel av denna summa kommer från Friends of The High Line (Pogrebin, 2009). Detta kan jämföras med totalsumman för anläggandet av strukturen på 30-talet, 175 miljoner dollar. Den tredje etappen, norr om 30:e gatan, ska ingå i parken men hur och när är ännu inte bestämt. Friends of the High Line vill implementera området i parkens sträckning (David, 2002). Staden New York äger idag the High Line söder om 30:e gatan och området styrs av the Department of Parks & Recreation. Marken under the High Line ägs både av staden och av privata fastighetsägare. (Friends of the High Line, 2009c). Se mer under respektive sektion.

Jag är medveten att de referenser jag har alla är väldigt postivia till projektet och att den mesta informationen kommer från Friends of the High Line, en organisation som ansvarar för parken och därför kan ses som partiska. Men trots idoga försök att hitta mer negativ kritik har det varit svårt, förmodligen på grund av att parken är så pass ny och för att den faktiskt har förändrat området. Jag har dock i mina besök på platsen försökt att hålla mig kritisk och öppensinnad.

Efter årtionden av försummelse har man äntligen hittat ett bra sätt att återanvända gamla transportsystem. Dessa skelett kan ses som ett minne av några av de mest dramatiska vidareutvecklingsprojekten i



Ovan: The Northern Spur, en plats besökarna ej får beträda
Nedan: Från 10th Avenue Square ser man ut över staden genom dess stora fönster. Liknande dessa kommer att anläggas i sektion 2, vid 26:e gatan.



“den (The High Line) representerar allt vi vill att New York ska vara: djärv, innovativ och miljömässigt uthållig”.

Michael Bloomberg, borgmästare i New York

New York City. The High Line erbjuder en vilopaus från det livliga gatulivet. ”När vi först började tyckte folk att det var vansinne” säger Robert Hammond, en av grundarna till Friends of the High Line (Cortese, 2008). Liknande problem som finns idag gällde även under 1850-talet då Central Park anlades. Exempelvis rädde liknande förutsättningar vad gäller lång tids försummelse av platsen, höga anläggningskostnader och fastighetsspekulationer. Och precis som vid den tiden har man nu löst många problem genom en liknande kombination av privata initiativ, stöd från borgmästaren, kreativ lagstiftning, innovativ design och en vilja att våga riskera att det oväntade händer. Och i efterhand: på 10 år fyrtiofaldigades värdet på marken kring Central Park (Iovine, 2009).

The City Councils taleskvinna, Christine C. Quinn sade att projektet mycket väl hade kunnat hamna i en pärm med namnet ‘Mycket bra idéer som aldrig kommer att ske’ (Pogrebin, 2009). Med alla de byråkratiska hinder som behövde övervinnas var det en fördel att så många kända privatpersoner engagerade sig i frågan. Diane von Furstenberg, modeskaparen, och hennes make, mediemogulen Barry Diller samt Philip Falcone, känd hedgefondmiljardär är projektets huvudvälgörare/ donatorer. The High Line är ett bevis på hur mycket man kan åstadkomma genom privata och statliga samarbeten där man lyckats kombinera regeringens resurser med affärsvärlden och de icke-vinstdrivande organisationerna (Friends of the High Line, 2008).

New Yorks borgmästare, Michael Bloomberg, säger om the High Line att ”den representerar allt vi vill att New York ska vara: djärv, innovativ och miljömässigt uthållig” (Friends of the High Line, 2008). Parken kommer enligt Bloomberg bidra med offentliga och öppna ytor, ett av de viktigaste målen staden har. Man har fastställt en översiktsplan, PlaNYC, en vision om ett grönare och bättre New York, och the High Line har en viktig del i den.

Staden New York skulle inte gå att leva i utan dess parker och offentliga platser. De erbjuder ett skydd från den intensiva staden och ökar vår

hälsa. De ökar också värdet på de fastigheter som ligger i närheten av dem. Där parker har anlagts har kvarteren blommat upp av liv. Där offentliga ytor har renoverats har de intilliggande ytorna blivit renare och säkrare (David, 2002). Vid sidan av The High Line låg en mängd taxigarage och överblivna lager, något som gav området ett dåligt rykte. Istället finns här idag designerbutiker, gallerier och exklusiva restauranger. Vissa parkeringar och verkstäder finns dock kvar. Den blandning av sjavighet och glamour som många uppskattar med en storstad finns här, fast nu med mer glamour än skräp. Stadens planerare var snabba på att utnyttja ledig mark i området och man planerade för 5500 nya bostäder, av dem vissa exklusiva lyxlägenheter (Wilson, 2005).

The High Line har bidragit till en renässans i området; mer än 30 nya projekt planeras eller är under konstruktion i området. Ett av dessa nya projekt är en tillbyggnad till Whitney Museum of American Art, ritad av Renzo Piano som kommer att ansluta vid The High Lines bas vid Gansevoort Street (Pogrebin, 2009). Det är i kölvattnet av förnyelsen av the High Line och området runt omkring som den radikala nya arkitekturen kan skapas (Heathcote, 2009). Bland annat byggs det nya extraordinära HL23 Tower, (namnet kommer av att det ligger längs the High Line, på 23:e gatan) ett torn ritat av Neil Denari. Tornet kommer att innehålla bostäder och sträcker sig i en vinkel över spåren, spektakulär arkitektur som säkert kommer locka många intresserade. Även Diane von Furstenberg har sin ateljé byggd som ett rymdskepp i glas där och Jean Nouvel har ritat 11th Avenue Condo Tower, ett torn med lägenheter i området.

Idag finns i Chelsea en mängd gallerier och fina butiker. Men det är också en plats för promenader och rekreation då the High Line har, på en plats som ansetts som ett urbant fördärv, istället blivit en motor för förnyelse. The High Lines återfödelse har gett upphov till en utvecklingsboom och dess omgivning har blivit New Yorks mest uppseendeväckande förvandlingsprojekt. Det håller på att bli ett museum för samtidskonst (Heathcote, 2009).



The High Line har en öppen karaktär trots att parken är omgiven av höga hus .





The High Line underifrån idag. Ytan används främst som parkeringsplats.



Alf Naman, advokat hos Alf Naman Real Estate Advisors, sade år 2005 om området att det inte skulle vara hälften så intressant om inte gallerierna fanns som bidrar med liv och vitalitet till ett område som annars bara skulle vara en hop bostadshus (Wilson, 2005). Många entreprenörer som ville riva The High Line har idag ändrat sig och vädrar morgonluft då områdets status och därmed fastighetspriser ökat.

I en tidningsartikel i *New York Times* (Wilson, 2005) läser jag om dåtidens framtidsspekulationer. *Edison Properties*, ett storföretag inom fastighetsbranschen, planerade nya kontor och bostäder mellan 10:e och 11:e Avenyn och mellan 17:e och 18:e gatan. Dessa två byggnader som skulle komma att anläggas där det tidigare var parkeringsplatser blev kontroversiella då deras höjd var 30 samt 40 våningar, mer än det dubbla jämfört med många andra nya projekt i området. Affärsinnehavare och andra intressenter i området protesterade mot höjden på dessa byggnader men förlorade i rättstvist. Melva Max, ägaren till restaurangen *La Lunchonette* mitt emot Edisonprojekten och som bott i området i 18 år oroade sig över tätheten och hur höga byggnader skulle skymma utsikten från den nya parken (Wilson, 2005). "Du kommer inte ens se the High Line längre, och det kommer inte nå ner något ljus dit. Vad ska de göra, sätta dit konstgjord belysning för att det ska gro?" frågade hon. Folk var oroliga och upprörda över vad som höll på att hända i området. Det får mig att tänka på och jämföra med förra gången området skulle utvecklas och många stred för att behålla en mänsklig skala. Var är vår tids Jane Jacobs? Friends of the High Line är ett lysande exempel på engagerade medborgare, som satsar tid och energi på att påverka den stad de själva lever i utan personlig vinning. Annars verkar högkonjunkturen fått de flesta att glömma sans och vett och enbart tänka i dollar och cent.

Många storföretag sades vara intresserade över att flytta sina kontor till området. På varje gata längs The High Line planerades det nya byggnader, många ritade av kända arkitekter. Då, 2005, var efterfrågan hög. Alla två-rumslägenheter sålde slut på 36 timmar enligt Jim Brawders, vd på mäklarfirman *Corcoran Group* (Wilson, 2005).

Hyrorna i området spåddes bli betydligt högre än i Chelseas gamla delar.

John H. Alschuler Jr., styrelsemedlem i fastighetsbolaget *HR&A Advisors*, uppskattade att närheten till the High Line har bidragit med en 10 till 15 procents ökning på värdet på fastigheterna i området (Cortese, 2008). Och New York City-ämbetsmän har förutspått att the High Line kommer att ge staden 900 miljoner dollar i intäkter över 30 års tid. Det är värt att minnas att 1929 var The High Line en del av det största offentliga och privata projekten som någonsin skett i staden (Iovine, 2009). The West Side Improvement kostade i dagens siffror runt 2 miljarder dollar.

I kvarteret the Caledonia innehåller byggnaden en blandning av andelslägenheter och hyreslägenheter inklusive ett antal lägenheter vikta åt låginkomsttagare. Enligt Lee Compton, ledamot i Community Board 4 har Chelsea historiskt sett alltid varit ett arbetarklassområde, men de 20 senaste årens extremt snabba statusförvandlingsprocess har tvingat iväg många med arbetarbakgrund och isolerat de som stannat kvar (Cortese, 2008). "Vi var ett arbetarkvarter där folk hade bott i över 50 år" sade Lee Compton. "Vi vill bevara möjligheten för invånarna och deras barn att stanna i området. Vi vill inte låta det bli helt statusförvandlat" (Cortese, 2008)

Farhågor fanns redan tidigt för att området skulle bli offer för exploateringen då fastighetspriserna skulle komma att stiga (Wilson, 2005). Chelsea har etablerat sig som konstkvarter med gallerier utspridda över hela området. Många galleriägare oroar sig för att tvingas flytta ut från Chelsea på samma sätt som många tvingades flytta ut från SoHo då fastighetspriserna skenade iväg när området blev populärt. Området befinner sig i en omvandlingsprocess och får med detta en ny bättre status. Enligt Amanda M. Burden på the Department of City Planning får det staden att föryngras (Cortese, 2008). Joseph Rose, pensionerad planerare, anser att the High Line utgjorde grunden till områdets snabba förvandling (Wilson, 2005).



Övre bilden: The Meatpacking District, i the High Lines södra delar, har fortfarande en ruffig stil.
Undre bilden: The High Line har bidragit till en byggboom i området





En av Field Operations designidéer var att integrera materialen i parken.



The High Line har blivit ett märkligt landskap, en park som inte tar upp någon plats och som flyter genom staden som en flygande matta. Om Central Park är ett fantastiskt monumentet över naturen i den moderna staden är the High Line naturen som slingrar sig tillbaka genom rutmönstret och återtar den industrialiserade staden. Just nu är the High Line det mest spännande arkitekturprojektet i världen enligt Edwin Heathcote i *Financial Times* (2009).

Jag spekulerar i om det är the High Line som startat områdets renässans eller om själva parken bara är en del av utvecklingen. I en tidningsartikel i *Metropolis Magazine* (Jacobs, 2009) funderar artikelförfattaren på detsamma. Hon menar att parken inte enbart är orsaken till utvecklingsboomen, men att den föranleddes av en tävling och många stora arkitektkontor deltog och uppmärksammade området kan nog ha varit viktigt. Det är i alla fall något som de personer som äger och marknadsför fastigheter i området använder sig av i sina försäljningsargument. Joshua David (Jacobs, 2009), en av grundarna till Friends of the High Line säger i tidningsartikeln att the High Line kommer att definiera hela området i framtiden.

Jag konstaterar att oavsett vilket som kom först så har The High Line idag verkligen fått det en gång så nergångna området att åter bli populärt och med alla nyproduktioner har fastighetspriserna stigit. Det finns pengar att hämta i området. Det är en process som till en början är positiv, då alla tjänar på att områdets status höjs och området blir livfullare. Men risken är att med tiden går utvecklingen för snabbt och då priserna blir för höga tvingas vanliga människor flytta därifrån och små butiksägare stänga igen. Därför tycker jag att det är mycket bra att exempelvis the Art Program initierats, för att hålla kvar konstvärlden i området. Och många privata finansörer bidrar med pengar och engagemang för att ytterligare stärka gemenskapen. Det är fastighetsbranschen som är osäker och det är nog bara bra om den bromsas upp, då kan området få utvecklas i rimlig takt. Att Friends of the High Line har en aktiv, levande hemsida och blog är viktigt då de boende och andra intresserade snabbt kan få veta vad som händer.

Omgivning

New York är uppdelat i 59 distrikt och större delen av the High Line ligger i District 4. Innan the High Line invigdes låg man nästan sist på en ranking över stadens offentliga platser och friytor då alla distrikt jämfördes. Den största parken i området är Chelsea Park som är ca 1,5 hektar stor. Två mindre parker finns också, och många använder strandpromenaden för joggingturer och liknande (David, 2002).

Gestaltningssidéer

Parken är ritad av Diller Scofidio+Renfro (arkitektur) tillsammans med James Corner Field Operations (landskapsarkitektur) samt Piet Oudolf (växter). James Corners Field Operations deltar i tävlingen om utformning av the High Line med sitt förslag "What Will Grow Here?" som tar upp den vilda aspekten i parken (Friends of the High Line, 2008). De inspireras av själva platsen där naturen har återtagit en del av staden som en gång var en aktiv del av den urbana infrastrukturen (Friends of the High Line, 2009d). Field Operations skapar en postindustriell park för fritid och med en tanke på utveckling av området. De har en tydlig vision om vad de vill göra och vilken karaktär de eftersträvar på platsen. Field Operations vill skapa något nytt, men med en tydlig historisk förankring i platsen och dess karaktär. De jobbar med begreppet Agri-tecture som ledord. Detta innebär att man kombinerar levande material med byggnadsmaterial i olika stadier av förändringar och variationer av naturliga och programmerade förhållanden. Field Operations vill uppnå ett enda landskapssystem baserat på de olika delarna. Besökaren ska känna som om man vandrar genom ett enda solitt landskap. Denna helhet är det grundläggande konceptet för the High Line (Friends of the High Line, 2008). De olika delarna tilltalar besökaren beroende på var man är i parken och vilka preferenser man har och tillsammans bildar de ett system, ett koncept. Genom att bevara strukturen förs det industriella arvet vidare. Man har också tidigt i projektet ett tydligt koncept som styr gestaltningen genom hela designprocessen: 'Keep it Simple, Keep



Karta över centrala Manhattan med High Line markerat i svart.

‘Keep it Simple, Keep it Wild, Keep it Quiet, Keep it Slow’

Field Operations motto för the High Line

it Wild, Keep it Quiet, Keep it Slow.’

När Field Operations får veta att man gått vidare till sluttävlingen kontaktar de växtexperten och designern Piet Oudolf för att få hjälp med växtmaterialet (Oudolf i *High Line Opening*, 2009). Många experter anlitas inom olika ämnen, något Field Operations har som arbetsmetod. De arbetar ofta tvärvetenskapligt och brett. Oudolf känner vid det här laget inte till the High Line och han tittar i Joel Sternfelds bok där den övergivna och övervuxna järnvägen är vackert porträtterad och han får med ens en speciell känsla det självsådda landskapet förmedlar. Vidare förklarar Oudolf i invigningsskriften att första gången han besöker the High Line inser han vilken magisk plats det är och hur viktigt det är att inte göra ytterligare en park som alla andra, utan att skapa ett eget habitat, ett landskap i staden. Perenner och gräsarter kombineras med andra växter med en ”naturlig” karaktär, alltså med ett utseende som passar med platsens återhållsamma gestaltning. Växternas födsel, liv och död är en viktig del i designen för att skapa en upplevelse året runt. Oudolf säger att när ekologi möter design kan verkliga under ske.

James Corner förklarar i *Designing the High Line* (Friends of the High Line, 2008) hur de går till väga för att bevara och skapa karaktärer i parken:

”Från en estetisk och designmässig synvinkel har det alltid varit vår avsikt att försöka respektera the High Lines egna naturliga/ inneboende karaktär, dess säregenhet och linjära stil, dess rättframma pragmatism och dess plötsliga områden av växter som ängar, buskage, klätterväxter, mossor och blommor blandade med stålspår och betong” säger han.

På Field Operations arbetar man efter tre principer för att få fram karaktärerna i parken (Friends of the High Line, 2008). För det första vill de skapa ett nytt gångsystem som är byggt med linjära betongplankor med öppna skarvar och avsmalnande kanter som tillåter ett fritt flöde av vatten. Gångvägen ska inte vara en typisk gångväg, man vill blanda funktioner och låta de hårda materialen

och växtmaterialen gå in i varandra vilket betyder att de inte ska vara separerade från varandra, de ska till synes vara ett. Detta ska skapa en känsla av att vara nedsänkt, man ska känna att man går inuti och längs något snarare än att man känner sig distanserad från detsamma. Valet av gräs och växter, och arrangemanget av dem, hjälper ytterligare till att definiera en vild, dynamisk karaktär, distinkt från ett typiskt konstgjort landskap. Den andra principen är att sakta ner saker och ting, att bidra med en känsla av långsiktighet och att vara på en annan plats där tid är mindre viktigt. Långa trappor, slingrande/ krökta gångvägar och gömda nischer med sittplatser uppmuntrar människor till att ta sig tid. Den tredje principen fokuserar på en försiktig känsla av skala och dimension, och minimerar den rådande tendensen till att förstora allt.

I en videointervju från öppningsdagen berättar James Corner om tankarna kring markbeläggningen (Fehrenbacher, 2009). På Field Operations ville man inte att själva gångvägen skulle sticka ut utan snarare integreras i grönskan. Från början var tanken att betongplankorna som utgör gångytan skulle läggas direkt på ballasten och smälta in med det omgivande landskapet, men då själva strukturen behövde repareras och dränering skulle läggas in gick inte det. Allt behövde tas bort. Men enligt Corner är gångytan en av de starkaste gestaltningsidéerna, att det ska se ut som om beläggningen har spruckit och växterna trängde fram ur den (Fehrenbacher, 2009). Tack vare de avsmalnande betongplankorna kan vattnet rinna undan. Genom detta får man även in de ekologiska aspekterna då nästan allt regnvatten kan samlas upp och återanvändas i växtbäddarna.

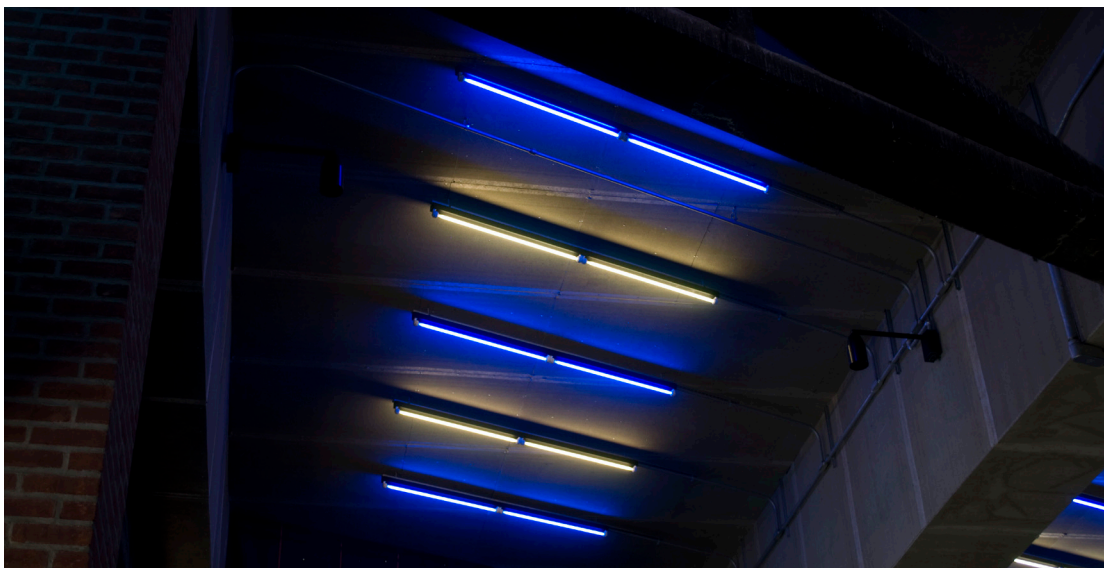
Mullan⁵ förklarar i sitt föredrag det tidiga skedet i designprocessen. Många idéer fanns under projektets gång som inte blev verklighet, och jag får se massor med bilder från den tidiga fasen med alla tänkbara roliga och galna idéer som inte blev av. Man kan också följa hur gestaltningsfasen utvecklats under tiden, bilder från platser visas i kronologisk ordning och jag ser hur idéer kommit och gått och återvunnits på andra platser. Från början tycks det inte ha varit så

5 Föredrag av Peter Mullan, Open House New York, 091010



De avsmalnade betongplankorna ur vilka gräs och perenner växer upp.





De olika rummen som finns lägs the High Line renoveras och används till föreläsningar och liknande.



mycket växter i skisstadiet, det var mer hårda ytor. Växterna verkar ha kommit med tiden, förmodligen ju mer Oudolf blev delaktig i projektet.

Ricardo Scofidio beskriver arbetet med the High Line som en möjlighet att kombinera växtmaterial med hårda (Friends of the High Line, 2008). Parken förenar både det vilda och det kultiverade, och det intima med det sociala. Det har också enligt Scofidio varit en utmaning att arbeta med de specifika urbana förhållandena och mikroklimaten vad gäller sol, skugga, fuktiga och torra markförhållanden, blåst, oljud och öppna och slutna platser. Många vill beskriva the High Line med ordet kontraster. Det är en plats som rymmer så många aspekter och dimensioner och där man tvingats hantera specifika problem vilket har lett till en speciell utformning.

Vad gäller möbleringen togs helt nya typer av bänkar och sittplatser fram. Peter Mullan⁶ visar bilder i sitt föredrag om skissprocessen. Det var en del av designkonceptet, att möblerna skulle vara en förlängning av beläggningen. Allt skulle vara enhetligt och ha en följsam karaktär, och därför var möblerna en viktig del i gestaltandet. Från början var bänkarna enbart i betong men det gav ett för hårt intryck och man började därför blanda in trä i utformningen. Ett 50-tal olika idéer på bänkar testades tills man kom fram till de man har nu. Idag finns både bänkar helt i trä och sådana som blandar material som betong och corténstål.

Förankring av idéer

Field Operations och Friends of the High Line har ett tydligt mål att maximera känslan av park för besökarna, trots att det är mycket hårda material och liten yta. Under sommaren har man testat nya idéer för att se hur de fungerar och ska utvärdera dem under vintern. Parken är i ett nytt skede, allt är inte färdigställt på sektion 1 än trots att den är öppnad, och det verkar inte vara skrivet i sten hur saker och ting ska

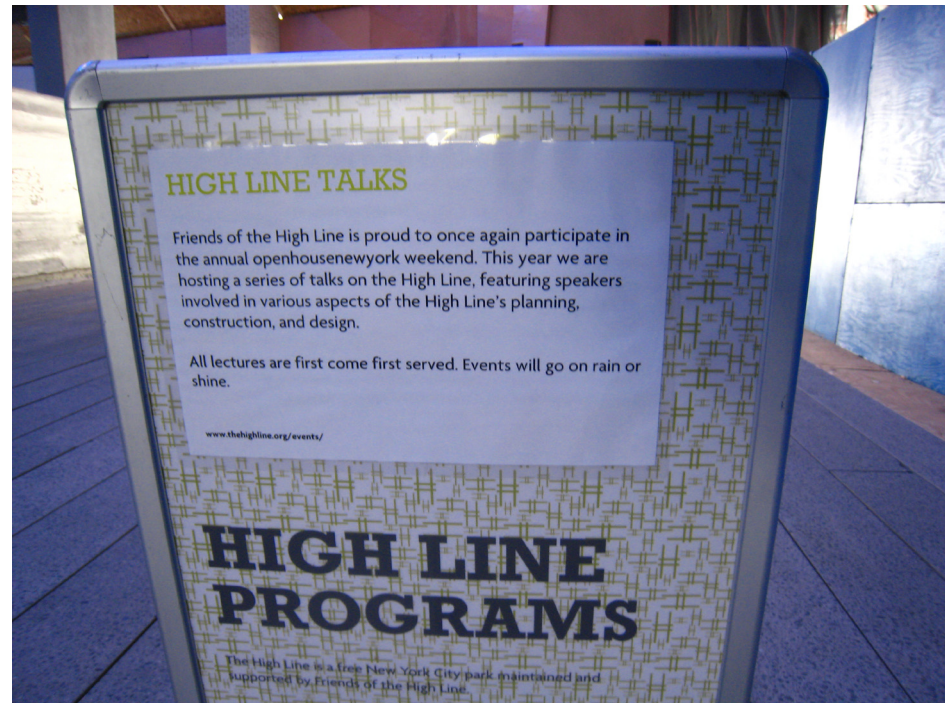
se ut eller fungera. Detta tyder också på en öppen organisation och en offentlig plats där folk kan få gehör för sina idéer och åsikter om hur parken fungerar och förbättringar inför framtiden. Det är mycket viktigt enligt Friends of the High Line att ha ett starkt samarbete med grannskapet. Detta har en stor effekt på känslan av parken, hur dess grannar ser på den och trivs med den. En kontinuerlig dialog förs med dem och man försöker tillvarata allas intressen. Eftersom man inte vet när projektet kommer att bli helt klart är det viktigt att man under tiden för en dialog med alla inblandade parter.

Alla idéer måste gå igenom the Design Commission, ett sorts skönhetsråd som måste godkänna förslagen innan de kan bli färdiga bygghandlingar (The Design Commission, 2009). Detta råd grundades 1898 som the Art Commission men fick ett nytt namn 2008 för att bättre motsvara sitt syfte. The Design Commission granskar permanenta konstverk och arkitektur- och landskapsarkitekturprojekt som föreslås på eller över mark som ägs av staden New York. De ansvarar för granskning av projekt som innehåller konstruktion, renovering eller restaurering av byggnader, anläggandet av parker och lekplatser, installation av belysning och design, installering och bevarande av konstverk i staden. The Design Commission består av 11 medlemmar, bl.a. en arkitekt, en landskapsarkitekt, en konstnär och representanter från stadens stora museum och bibliotek, som alla arbetar ideellt. Peter Mullan⁷ säger att man får det aldrig rätt första gången, designandet är en process, och the Art Commission är en del av den processen och fungerar som ett sorts bollplank.

Lisa Switkin (2009), Associate Principal and Lead Designer of the High Line på Field Operations, berättar på Friends of the High Lines blog om hur hon upplevde att besöka parken de jobbat med under så många år (fritt översatt av författaren):

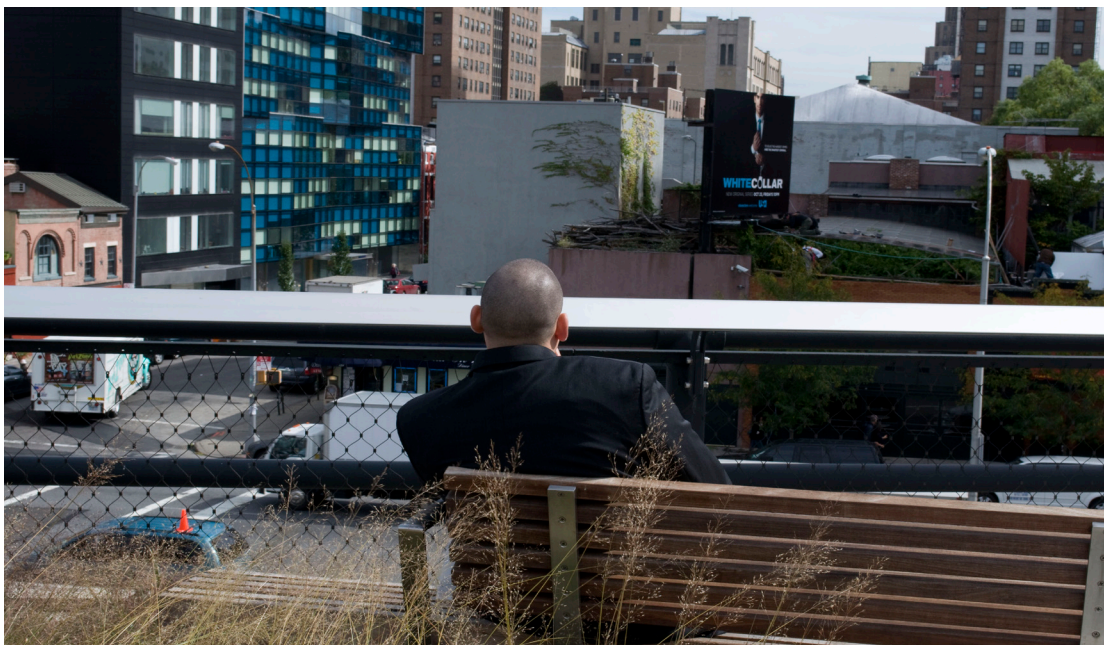
“Någon sade till mig: har du lagt märke till att folk har ett annat tempo när de är på the High Line? Detta fick mig att le när jag mindes de uppmuntrande men skeptiska reaktionerna vi fick när vi först presenterade vårt grundläggande

7 Föredrag av Peter Mullan, Open House New York, 091010



Åsikterna kring the High Line har varit många och utformandet av parken har skett tillsammans med många inblandade parter under lång tid.





På the High Line har besökarna ett helt annat tempo än på gatan nedanför.



mantra: Keep it Simple, Keep it Wild, Keep it Slow och Keep it Quiet, som inspirerade till designen. 'Kan man ens göra det i New York?' var ett vanligt svar. Och ändå, det är sant, folk har ett långsammare tempo och en känsla av att dröja sig kvar när de är i parken. De är fångade i ett unikt urbant förhållande- som både en del av staden och samtidigt avstängda från staden. Jag hoppas att (...) folk tar möjligheten att se staden på ett nytt och oväntat sätt; den bekanta och ikoniska sidan tillsammans med den närgångna, strukturella baksidan av New York City."

Jag tycker att detta påstående om lugn och möjlighet till perspektiv är tydligt då jag själv besöker parken. På gatorna nedanför är stressen påtaglig, men bara några meter upp i luften, fortfarande i stadens myller, finns ett helt annat tempo. Det kan förvisso bero på det faktum att man är avskärmad från trafiken, men jag tror ändå att själva utformningen till stor del är orsaken. Besökarna kan se delar av staden på ett helt annat sätt än vad man gör nere på gatan. I det hänseendet anser jag att designteamet lyckats med det de föresatt sig.

Konstruktion

Konstruktion av sektion 1 påbörjades våren 2006 och den stod klar juni 2009. Våren 2007 påbörjades sektion 2 och den beräknas öppna 2010. Man ville under lång tid behålla det självsådda landskapet och dess växter men efter undersökningar insåg designteamet och Friends of the High Line att man var tvungen att ta bort det för att kunna bedöma the High Lines strukturella status och underhållsbehov. Man skulle också tvingas förbereda den underliggande strukturen för att kunna skapa en park som ska hålla i framtiden. Innan det nya landskapet kunde anläggas togs allt bort, inklusive räls, ballast, jord, skräp och det översta lagret betong. Grundliga undersökningar gjordes och man kom fram till att strukturen var solid, den byggdes ändå för att kunna bära två fullastade godståg, men små reparationer gjordes. Varje del av rälsen markerades in på en karta för att kunna återställas på dess ursprungliga plats. Reparationer av strukturens utvändiga ståluppbyggnad i Art Dèco-stil utfördes (Friends of the High Line, 2008).

I nästa skede återställde man stålet som blästrades för att ta bort blyfärgen. Stålet målades sedan om och man använde den ursprungliga nyansen av grått som strukturen en gång hade. Dräneringssystem lades in och betongen reparerades där det var nödvändigt. Till sist konstruerade man parklandskapet som inkluderade gångvägar, entréer, reparerade rälssystem och annan utrustning (Friends of the High Line, 2008). Detta är intressant då jag tycker att amerikanarna har ett speciellt förhållande till historiska lämningar. Deras historia är inte så lång som exempelvis européernas och de tycks lida av någon form av mindervärdeskomplex av detta. Min egen personliga åsikt är att de värderar de rester av svunna tider som finns väldigt högt då sådana dyker upp.

Det är egentligen en ren slump att the High Line inte rivits tidigare och nu ser folk på den med nya ögon, som ett arv som är värt att bevara. När the High Line stod övergiven var det många som ville riva den och bygga bostäder och kontor på platsen men nu tycks allt hamna under ett nytt ljus. Det ligger väl lite i tiden också, samma tendenser finns världen över, att bevara och lyfta fram snarare än att riva och gömma. I många länder har pendeln har svängt till att gå från rivande till bevarande. Vad gäller the High Line har man alltså ansträngt sig att restaurera konstruktionen och få allt att se ut på exakt samma sätt som när det begav sig. Detta kan tyckas vara lite märkligt men är förmodligen gjort för att motivera finansiering och reklam, att exakt så här såg det ut i början av 30-talet, vilket i amerikanarnas ögon är mycket långt tillbaka i tiden. Det kan mycket väl vara ett krav från the Design Commission också, men det är bara mina egna spekulationer, inget jag fått bekräftat.

Gångvägarna består av sammansatta betongplankor som ligger på ett lager av vattentät betong. Bänkar göts delvis på plats. Konstruktion av trappor och hissar tillåter besökare att ta sig till parken från gatunivå. I vissa fall var man tvungen att ta bort delar av strukturen för att anlägga trapporna, men det innebar också att besökarna nu kan studera the High Lines bjälkar från nära håll.



Ovan: Endast en tredjedel av parken har öppnats, byggnation kommer att pågå länge.
Nedan: Rälsen lades efter restaureringen tillbaka på sin ursprungliga plats





En stor del av växtaterialet är prydnadsgräs som får vackra säsongsskiftningar.



The High Line- ekologi och natur

I boken *Avant Gardeners* (Richardson, 2008) anser författaren att det har funnits trender ett tag bland konceptdesigners inom landskaparkitekturen att helt enkelt ersätta naturliga växtmaterial med konstgjorda. Det finns landskapsarkitekter som jobbar konceptuellt, och andra som jobbar främst med ekologi som ledord. Den konceptuella kontra den ekologiska inställningen är två tydliga motpoler i dagens samtida landskaparkitektur. Vidare tar författaren upp High Line-projektet som ett samtida projekt som kan illustrera den ekologiska trenden i landskapet. Deras motto var ju 'Keep it Simple, Keep it Wild, Keep it Quiet and Keep it Slow', epitet man sällan hör på Manhattan. Trots att parken ligger mitt i stan har man valt att anlägga våtmarks- och ängsmiljöer och att använda sig av exempelvis mossor som växtmaterial.

Field Operations genomförde en ekologisk undersökning av platsen och kom fram till att den speciella floran var värd att bevara. Så det kan sägas vara en park med många olika variationer av ekologiska teman. Alla entréer har olika karaktär där fotgängare kan titta upp och kontorsarbetarna kan titta ned. De strukturella aspekterna av planteringarna är relativt modernistiska då det sedan Le Corbusier har funnits en åsikt att det bästa landskapet är det naturalistiska, eller allra helst det orörda landskapet (Richardson, 2008). Problemet med denna approach på the High Line är att parken är ett skapat landskap, trots att det växtmaterial som hann självså sig under tiden strukturen stod övergiven har återanvänts. Själva strukturen i sig är ett konstruerat landskap. Idén är istället att de olika ekologiska ytorna ska flyta in i varandra. Det är lätt att säga men svårt att genomföra i praktiken. Det förutsätter till exempel att de olika ytorna kan fogas samman sömlöst. Det var därför som Field Operations och Diller, Scofidio+Renfro använde sig av termen 'agri-tecture'. De inspireras av naturen men använder modern teknik för att genomföra idéerna. Just nu är (Richardson, 2008) ekologi ett modeord och alla förslag som använder sig av referenser till naturliga miljöer, fågelliv, uthålliga bevattningssystem och liknande kan räkna med att få sympati från

folk. Politiker, affärsintressenter och invånare kan i många fall lättare ta till sig och förstå de ekologiska aspekterna jämfört med de estetiska komponenterna i ett förslag. Jag funderar på om det är just ett modeord eller om det finns en ärlig inställning till det. Det är förmodligen i detta fall just ekologin som gått hem hos folk, att skapa en uthållig park som kan inspirera till liknande projekt. Jag tror många är trötta på innehållslösa men fantasifulla arkitekturprojekt och att människor i detta fall lätt kan ta till sig uttryck och innebörd av förslaget. Att regnvattnet samlas upp och återanvänds är bra ur ekologisk synpunkt. Inhemska växter eller växter med liknande likaså samt självklart beslutet att bevara strukturen istället för att riva den. Valet av perenner och träd med extensiv skötsel är ett initiativ som pekar på ett uthålligt tankesätt.

Växtmaterial

På Field Operations ansträngde man sig för att analysera den ovanliga samlingen växter som hade spritt sig längs spåren för att kunna återskapa miljön. Det speciella ekosystemet på platsen underhölls och uppmuntrades då man ville använda sig av det i framtiden. (Heathcote, 2009) I gestaltandet av parken eftersträvade man att ha så mycket naturliga och inhemska växter som möjligt. Man ville skapa ett landskap med en vild karaktär och stor mångfald, och med skiftningar i form och färg och som dessutom skulle komma att kräva så lite skötsel som möjligt. Genom att blanda våtmarksväxter och skogs- och ängsväxter ville man uppnå en rumslig och hortikulturell variation (Friends of the High Line, 2008). I sektion 1 har man planterat 210 arter av perenner, gräs, buskar och träd. Alla växter har odlats fram från frö för att få fram de ursprungliga arterna och för att kunna pröva hur de trivs och utvecklas i parken. De valdes för sina goda egenskaper vad gäller tålighet, uthållighet och sin strukturella variation och färgvariation, med fokus på inhemska växter. Många av de ursprungliga växterna som hade tagit över the High Line inkorporerades i parklandskapet. Man har också varit mån om att ha en så lång blomningstid som möjligt och nu blommar det från slutet



Val av växtmaterial baserades på de befintliga växterna och parken har därför mycket inhemska arter.





Ovan: Plantorna odlas fram och planteras ut av personal på the High Line
Nedan: Planteringsbäddarna vid Gansevoort Overlook



av januari till mitten av november (Friends of the High Line, 2008).

Dagens andre talare under Open House New York är Patrick Cullina⁸, Friends of the High Line Vice President of Horticulture and Park Operations, som med sin presentation *The High Line as a Dynamic Landscape* berättar om parkens växter och vilka karaktärer man ville uppnå med dem. Man försökte alltså inte återskapa ett klimat utan ett förhållande. Istället för exotiska plantor är växter som är anpassade för just de förhållandena som finns på platsen därför de mest användarvänliga. Växterna måste tåla torka och blåst. Regnvatten samlas upp och man använder kompost på platsen av miljöskäl och får därigenom extra gödning. Växtvalet var viktigt då det inte ska vara en park som måste bevattnas och skötas intensivt.

Cullina⁹ är noga med att betona vikten av växter på offentliga platser och i parker och börjar föredraget med att fundera på vad som utmärker en trädgård eller en park. Synen på dessa har förändrats, då fler material finns tillgängliga. Han pratar om gräsmattan som en metafor över den amerikanska tiden och rummet. En gräsmatta är egentligen enligt Cullina en äng i ett tidigt stadium, under utveckling, och ängen utgör själva idén om det dynamiska landskapet. Vi tänker till exempel på betong som en permanent struktur men med tiden kommer den att utvecklas och sönderdelas och plantor kommer att växa upp genom sprickorna. Patrick Cullina menar att bara för att en plats blivit urbaniserad betyder det inte att den inte kan bli "naturlig" igen. Om en gata överges kommer den med tiden brytas ned och tas över av växtlighet, och åter bli bevuxen av de plantor det en gång där fanns. Östra USA var en gång skogsmark och det finns fortfarande en möjlighet att återgå till denna naturtyp enligt Cullina. Hur anpassar vi då detta resonemang till the High Lines förhållanden, undrar Cullina retoriskt. Denna fråga har han jobbat mycket med under projektets gång. Det är ett motsatsförhållande mellan människans och naturens geometri menar han. Järnvägar är störda landskap vilket är en viktig nyckel i resonemanget, ett visst mått av störning skapar

8 Föredrag av Patrick Cullina, Open House New York, 091010

9 Föredrag av Patrick Cullina, Open House New York, 091010

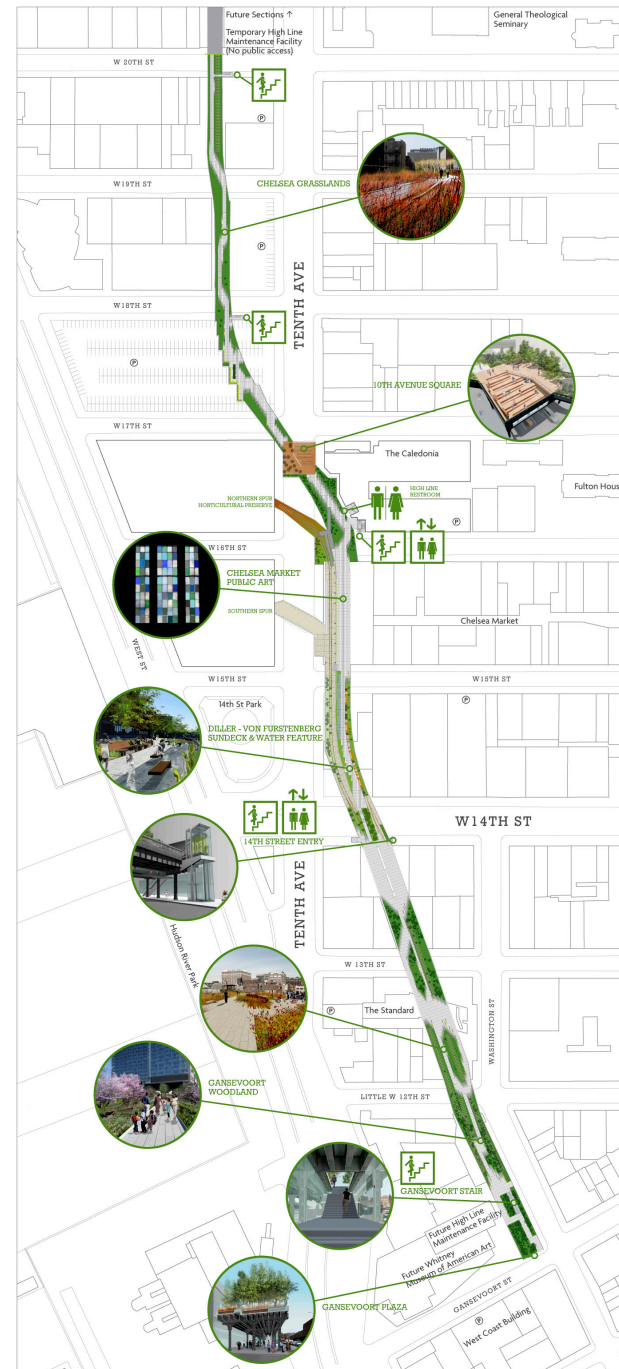
nya landskapsförhållanden. Cullina liknar the High Line vid en äng, den utvecklas med tiden beroende på grad av intensitet av skötseln och nya typer av landskapskaraktärer uppstår. Den hårda struktur som en gång fanns där ersattes av växtlighet, främst olika gräsarter till en början men sedan också självsådda fruktträd och liknande. The High Line har idag mycket gräsarter, ett minne av vildmarken och typiskt för det amerikanska landskapet. Många växter finns med vackra fröställningar som ger en fin vinteraspekt. Det finns där också mycket perenner, fruktträd, lök och olika typer av mossor som fanns på platsen tidigare.

På Staten Island (Cohen, 2009) ligger Greenbelt Native Plant Center, GNPC, alltså ett center för inhemska växter, där man förvarar lokal flora som en del av ett nationellt fröbanksprojekt. GNPC ansvarar också för att övervaka de insamlade fröerna från the High Lines vilda frösådd, och på sektion 2 kommer man faktiskt att så samma plantor som en gång växte där genom att använda samma frökälla.

The High Line framställs som ett uthålligt projekt. Man har återanvänt en del av en industriell infrastruktur till en offentlig grön yta. The High Lines landskap fungerar som ett grönt tak, då de porösa gångvägarna gör så att regnvatten kan rinna undan och återanvändas i växtbäddarna. Man har beräknat att 60- 80 % av allt regnvatten som faller på ytan återanvänds (Friends of the High Line, 2008).

Sektion 1

Sektion 1 löper från Gansevoort Street till 20:e gatan. Parkens sydligaste del sträcker sig ut över Gansevoort Street och strukturen är huggen rakt av så man kan se hur den är konstruerad. Det ger en speciell känsla av luft och rymd, och gör the High Line mer mänsklig då man kan se hur den är uppbyggd. Där finns en utsiktplats och mycket glas för att ge ett skirt intryck då många låga hus finns i området. Den sydligaste delen kallas Gansevoort Plaza, och Gansevoort Overlook tar vid lite längre in i parken. Här finns mycket björk, låga buskar och perenner och gräs



Plan över The High Line, Sektion 1.
(Bild: Friends of the High Line)



Den sydligaste delen av parken. Bilden ovan: Gansevoort Stairs, under Gansevoort Overlook.



i växtbäddar som ramas in av kantstöd i corténstål. Växtbäddarna är täckta av grus och gångvägarna av betongplankor. Bänkar finns längs hela sträckan i lite olika konstellationer, men i samma stil. Går man norrut passerar man Gansevoort Woodland, planteringar av låga örter, buskar och träd. Från 12:e gatan tar Washington Grasslands över, som för besökaren under the Standard Hotel. Detta är ett nybyggt hus där rummen har fantastisk utsikt över parken och staden. Här finns caféstolar och bord utställda, lösa möbler som kan flyttas runt. Jag är osäker på om de är planerade av Field Operations eller om de tillkommit senare på grund av brist på sittplatser.

En bit in i parken går en trappa upp från gatunivå genom strukturen. Det är den trappa i hela sektion 1 som tar mest plats och också syns visuellt. Under denna del av parken, intill trappan, kommer en torgyta anläggas då man ska bygga ett annex till Whitney Museum of American Art intill. Idag finns där en tom yta. En hiss kommer i framtiden anläggas i denna ände.

Vid 14:e gatan finns nästa trappa och hiss, och i rummet som skapas där strukturen går igenom en byggnad finns plats för föreläsningar och filmvisning. Dessa är under konstruktion och kan få andra användningsområden senare. Norr om 14:e gatan delar parken upp sig i två nivåer, en högre som fortsätter med betongplankorna som markbeläggning och leder förbi the Sundeck. När vädret tillåter finns här möjlighet att sola då solstolar står på rad vinkelrätt mot solens bana. Solstolarna är hjulförsedda och vissa kan rullas på räls, och man kan därmed skapa sig olika typer av rum beroende på förutsättningarna. Ett vattenspel finns i kanten och man ska där kunna gå barfota och barnen leka. Den lägre nivån har markbeläggning av plattsgjuten betong. De båda nivåerna passerar the Chelsea Market Passage där the Public Art Program finns. Denna plats var en gång en avlastningsyta till fabriken och byggnaden har nu gjorts om till saluhall. Den lägre nivån går vidare ut till the Southern Spur som ännu inte är öppnad. Där ska parken fortsätta ut över gatan, på ett sidospår som en gång gick in till lagret i grannbyggnaden. Lite längre fram ligger the Northern Spur Preserve, en planeteringsyta man som besökare endast kan titta

ut över. Besökarna kan inte gå i planteringsytan, men istället över den på en bro av markgaller, som sedan tar en upp till den högre nivån. Vid the Northern Spur går de två olika nivåerna ihop igen och blir till en nivå (Friends of the High Line, 2008).

Precis innan 17:e gatan breddas gångvägen och blir till en stor kvadratisk yta som heter 10th Avenue Square. Lisa Switkin¹⁰ berättar om hur förutsättningarna gjorde det möjligt att skapa en annan karaktär på parken här. Denna yta är en del av den ursprungliga strukturen då man här tvättade och lagade tågen. Ytan var mycket tjock vilket också gjorde att Field Operations kunde göra en sorts amfiteater här, med bänkar som sluttar neråt och slutar vid en stor glastruta som vetter ut mot 10:e avenyn. På detta sätt kan besökarna titta ut över staden, och trafikanterna titta upp på parken istället för på reklam och liknande. I den andra delen av 10th Avenue Square vänder sig ytan istället mot Hudsonfloden och man har här en fantastisk vy mot Frihetsgudinnan. På denna yta bryter materialen av och istället för betongplankorna finns här ett golv av trä. Ur små trädgropar sticker björkar upp och ger platsen ett tak. På denna yta är bänkarna helt av trä.

Peter Mullan¹¹ visar bilder på hur parken kommer att se ut i framtiden. En offentlig plaza, eller ett offentligt torg, ska byggas vid 18:e gatan. Det kommer att vara mycket spektakulärt med en stor trappa som entré till the High Line. Där kommer också att finnas ett café eller någon form av matservering. Idag finns en mycket enkel och ganska provisorisk kaffeservering vid the Chelsea market. Det är lokala caféägare som turas om att servera i parken. I framtiden vill man skapa en plats där folk kan sitta ner och fika och titta ut över parken och staden och planerar därför att denna byggnad ska ligga högt upp och vara konstruerad i glas. Idén är att rama in platsen, att definiera rummet genom dess struktur. Denna plaza kommer att byggas då finansieringen är löst.

Idag (oktober) har man byggt fram till 18:e gatan. Där ska i framtiden Chelsea Grasslands ta över, planteringar komponerade av Piet Oudolf

10 Föredrag av Lisa Switkin, Critical Spaces of Today, Stockholm, 091120

11 Föredrag av Peter Mullan, Open House New York, 091010



10th Avenue Square, Frihetsgudinnan syns på den nedre bilden.





Solstolarna vid the Sundeck (ovan) och nivåskillnaden vid densamma (nedan)



som inspirerats av det självsådda landskapet som fanns innan the High Line blev en park. Denna del hör egentligen till sektion 1 men är inte anlagd än. Chelsea Grasslands kommer bl.a. innehålla olika typer av prärieväxter (Friends of the High Line, 2008).

Sektion 2

Fortsätter man norrut från Chelsea Grasslands (från 18:e gatan) kommer planteringarna bli tätare och tätare. Buskar och låga träd skapar en variation i textur och färg. Vid 22:a gatan öppnar the High Line upp sig och blir mycket bredare. Denna yta kommer att vara täckt av klippt gräsmatta, den enda i parken, och kombineras med djupa sittplatser/ trappsteg. En ny entré kommer att byggas vid 23:e gatan med både trappor och hiss (Friends of the High Line, 2008).

Cullina¹² berättar om de olika karaktärer som anlagts utifrån de naturliga förutsättningarna vad gäller sol, vind och temperatur. Mellan 23:e och 24:e gatan kommer man anlägga Woodland Flyover. Området är relativt smalt och sträcker sig mellan två höga byggnader som skapar en skuggig plats. Detta innebär att mycket fukt samlas här och skapar ett annorlunda mikroklimat. Dessa speciella förhållanden gör det möjligt att anlägga en del av parken som väsentligt skiljer sig från de andra delarna, med mer woodlandkaraktär. Spåren kommer att vara täckta av mossor, som rönnsumak växer upp ur och vars skugga besökaren kommer att vandra igenom. En gångbro i metall kommer att ta besökaren högt upp i luften genom det underliggande landskapet.

Vid 26:e gatan kommer ett glasparti med utsiktsmöjligheter anläggas. Den har en tydlig ram man kan titta ut igenom och som återkopplar till de anslagstavlor som fanns längs the High Line innan den blev park. Det kan också ses som en inramning från andra hållet, att de som är nedanför på gatan kan titta upp på the High Lines besökare istället för på reklam. Mellan 27:e och 29:e gatan kommer Wildflower

12 Föredrag av Patrick Cullina, Open House New York, 091010

Meadow ligga. Växterna är av samma art som de som en gång växte där, tillsammans med nya växter som garanterar blomning genom hela växtsäsongen. En enkel gångväg i samma typ av långsgående betongbalkar som finns i princip längs hela parken kommer att finnas också här, med planteringsytor på ömse sidor. Vid 29:e gatan gör strukturen en krökning och svänger västerut och sektion 2 slutar vid 30:e gatan, där en entré kommer att ligga med både trappor och hiss. I slutet av sektion 2 kommer besökaren att kunna se hela strukturen, hur the High Line är uppbyggd genom ett glasgolv (Friends of the High Line, 2008).

Sektion 3

Sektion 3 utgörs av den stora bangården norr om 30:e gatan, West Side Rail Yards, drygt 10 hektar stor. Då jag besökte New York och the High Line var framtiden ännu oviss. Ett fullständigt bevarande av the High Lines spårssystem är en av Friends of the High Lines främsta stridsfrågor (Friends of the High Line, 2009h). Sträckan mellan Gansevoort Street och 30:e gatan ägs som tidigare nämnts av staden och har säkrats för att i framtiden användas som park. Däremot är den norra delen, som utgör en tredjedel av hela spårstrukturen, fortfarande privat ägd.

Friends of the High Lines argument för bevarande av den norra delen är att denna del erbjuder en möjlig koppling till Hudson River Park och planerade friitor som en del i den nya utvecklingsplanen för West Side. Ytan används för närvarande som lokstall och för förvaring och service av tåg på väg till och från Penn Station. Bevarandet av hela High Line struktur stöds av både boende och affärsidkare i området, liksom Community Board 4 (Friends of the High Line, 2008).

Under arbetets gång, den 20 oktober, kom intressanta nyheter i Rail Yards-frågan (Friends of the High Line, 2009i). Stadens planeringschef (Planning director) gick då ut med ett pressmeddelande att staden kommer att starta en process för utställning/ samråd (public review



Sektion 2 är under konstruktion och beräknas öppna under 2010





The River That Flows Boths Ways, aktuellt konstverk på the High Line.



process) för att ta över äganderätten till hela High Lines struktur, inklusive bangården norr om 30:e gatan. Genom att förvärva hela strukturen garanterar staden att the High Lines framtid bestäms genom en offentlig process där medborgarna får vara delaktiga.

Stadens förvärvande av hela the High Line kräver att en omständlig procedur initieras som heter City's Uniform Land Use Review Procedure, en process som kräver åsikter från de boende, en utredning av Community Board 4 samt en omröstning av the City Council. Jag tror man skulle kunna likna denna process vid samrådshandlingar i Sverige. När väl processen genomförts kommer staten officiellt godkännas som köpare av the High Line norr om 30:e gatan. Robert Hammond, en av grundarna till Friends of the High Line kommenterade uttalandet med att säga att han är glad över att staden tagit detta steg för bevarandet av en viktig historisk del av New Yorks industriella arv. Han säger också att detta uttalande visar vad som kan hända om stadens politiker och privatpersoner tillsammans arbetar för ett gemensamt mål (Friends of the High Line, 2009i).

High Line Art Program

The High Line går genom ett område som anses som ett av världens största konstnärsdistrikt. Det fanns år 2002 (David, 2002) 154 stycken gallerier mellan 13:e och 29:e gatan, väster om 8:e avenyn. Gator som förr var övergivna under helger används nu av besökare till många av dessa. Konstnärer och gallerister stödde tidigt projektet då parken sträcker sig genom viktiga kulturella områden på Manhattan. Friends of the High Line anser att det är viktigt att underhålla den vitala konstnärsvärlden som ger området sin speciella karaktär och har därför initierat the High Line Art Program. High Line Art är platsspecifik och man har som mål att kunna erbjuda möjligheter för artister att visa upp sin konst för besökarna på the High Line och att stärka området som ett viktigt kulturellt centra. Konstnsamarbetet gynnar både konstnärerna och besökarna. För konstnärerna är det en möjlighet att nå ut till en bredare publik än de som normalt besöker gallerier och

besökarna får en bredare skönhetsupplevelse. Man kommer satsa på olika typer av konstgenrer för att få igång en debatt om vad offentlig konst är och var och hur den kan presenteras. En heltidsanställd curator finns. För närvarande presenteras ett konstprojekt på the High Line, *The River That Flows Both Ways*, av Spencer Finch. Titeln kommer från det ursprungliga namnet för Hudsonfloden. Verket finns på the High Line på det forna lastdäcket mellan 15:e och 16:e gatan, där the High Line passerar Chelsea Market-byggnaden. Finch har tagit en bild på Hudsonfloden 700 gånger och skapat glasrutor av bilderna som han sedan monterat upp på en vägg. De olika färgskiftningarna representerar flodens vattenförhållanden (Friends of the High Line, 2008).

Skötsel och underhåll

Redan i ett tidigt skede i projektet förstod designteamet (David, 2002) att en tydlig, uthållig skötsel- och underhållsplan är absolut nödvändig för en långsiktig framgång vad gäller the High Line. Friends of the High Line beslutade att kapital kontinuerligt ska avsättas till parkens underhåll och man eftersträvar att pengar kommer från så många olika källor som möjligt.

Jag frågar Cullina¹³ om skötseln av parken. Friends of The High Line och New York's Department of Parks and Recreation ansvarar tillsammans för underhållet av the High Line. Man har genom ett avtal kommit överens om ansvarsfördelning och finansiering. Skötsel och underhåll av parken vilar på Friends of the High Line. Med 25 000 besökare per dag är det mycket som måste underhållas. Frivilliga och ungdomar gör praktik inom hortikultur på the High Line, och varje vår kommer ett antal volontärer behövas för att beskära och plantera. Parken förlitar sig alltså till stor del på frivillig hjälp för skötsel och underhåll. Krav på underhåll inkluderar även stålkonstruktionen, betongytor, dränering, gångvägar, belysning och säkerhet. Man behövde även bygga in beväxtning i vissa av planteringsytorna, som

13 Föredrag av Patrick Cullina, Open House New York, 091010



Parken är full av personal som jobbar med skötsel och underhåll.





Vakter patrullerar i parken för att upprätthålla säkerheten



kräver undehåll.

The High Line är den första parken i historien som styrs av en privat organisation. Det är ett stort skifte i USA, att en offentlig park till stor del kan finansieras och skötas genom privata medel. Man har trots detta valt att inte ta inträde för parken utan vill att den ska vara offentlig och öppen för alla. Denna aspekt i offentligheten var något Friends of the High Line tidigt satte som ett viktigt mål, att parken skulle vara gratis och tillgänglig. Lönerna betalas genom privata donationer, precis som stora delar av projektet, vilket kan ses som en viktig del i den offentliga aspekten av parken. Det finns en stor insyn i hur arbetet sköts och vilka frågor som behandlas för tillfället. Eftersom alla kan bli medlemmar kan organisationen också ses som mycket demokratisk och offentlig. Friends of the High Line står årligen för 70-80 % av kostnaderna och resten kommer från staten och staden. Staten bidrar också med personal från the Parks Enforcement Police, vakter som patrullerar parken och upprätthåller säkerheten. (Friends of the High Line, 2009f) Detta kan med svenska ögon te sig lite märkligt men det är viktigt att förstå parken utifrån både amerikanska och svenska perspektiv.

Säkerhet

Som vilken annan offentlig plats som helst måste the High Line vara säker för besökare och boende (David, 2002). Därför har Friends of the High Line satt samman ett program för hur man ska kunna uppnå en trygg och säker miljö:

- **Öka antalet passerande**

Detta mål kan uppnås genom att man har goda förbindelser och gör området lättillgängligt. Man vill ha bra länkar till högt befolkade områden som gör det lättare för folk att passera. En kombination av planering och användningsområden som attraherar många olika typer av besökare behövs, som exempelvis folk som är ute för att shoppa eller bara för att ta en promenad, konstälskare, folk på väg till

restauranger eller barer i området och turister.

- **Begränsat tillträde efter öppettiderna**

Ett system av grindar måste anläggas för att helt stänga the High Lines publika ytor nattetid. Eftersom parken är upphöjd med ett visst antal ingångar är det relativt lätt att stänga parken jämfört med om den hade legat i gatunivå.

- **Tillträde för utryckningsfordon**

Det måste vara möjligt för räddningstjänst och andra utryckningsfordon att komma till the High Lines övre nivå.

Belysning

I *Reclaiming the High Line* (David, 2002) förklarar Field Operations sina tankar med belysningen. Man anser att för att upprätthålla god säkerhet och attraktivitet måste alla korsningar under the High Line vara väl upplysta. Vad gäller belysningsplaner för den övre delen fokuserar de på gångvägen. Man vill också ha belysning på stålkonstruktionen för att visa på den vackra strukturen. Även om den övre nivån inte är öppen nattetid borde viss mängd belysning finnas där för att öka känslan av trygghet och säkerhet.

Belysningen är noggrant genomtänkt för att vara energieffektiv och samtidigt bidra till att öka stämningen i parken. Field Operations (Friends of the High Line, 2008) anlätade firmen l'Observatoire International för ljusdesignen och de använde sig av LED-belysning som är energisnål och håller lång tid. Belysningen installerades i midjehöjd och under för att lysa upp gångvägen för ökad säkerhet samtidigt som det låter ögat anpassa sig till normalt ljus när man tittar ut över staden och himlen. Belysning installerades också under the High Line, på balkarna, så att de kunde kasta ljus på kanterna, främst genom att lysa upp planteringarna, och rama in parken.

Parken stänger kl 22 på kvällen, men under stor del av året är det mörkt vid det laget. Speciella aktiviteter kommer att pågå kvällstid,



Belysning finns under räckena och lyser på markbeläggningen från midjehöjd och ner.
Nedre bilden: the High Line på kvällen. (bild: Friends of the High Line)



till exempel the *Amateur Astronomers Association* (AAA) of New York som har astronomikvällar på the High Line där de ställer upp stora teleskop och man kan studera stjärnhimlen. (Friends of the High Line, 2009g)

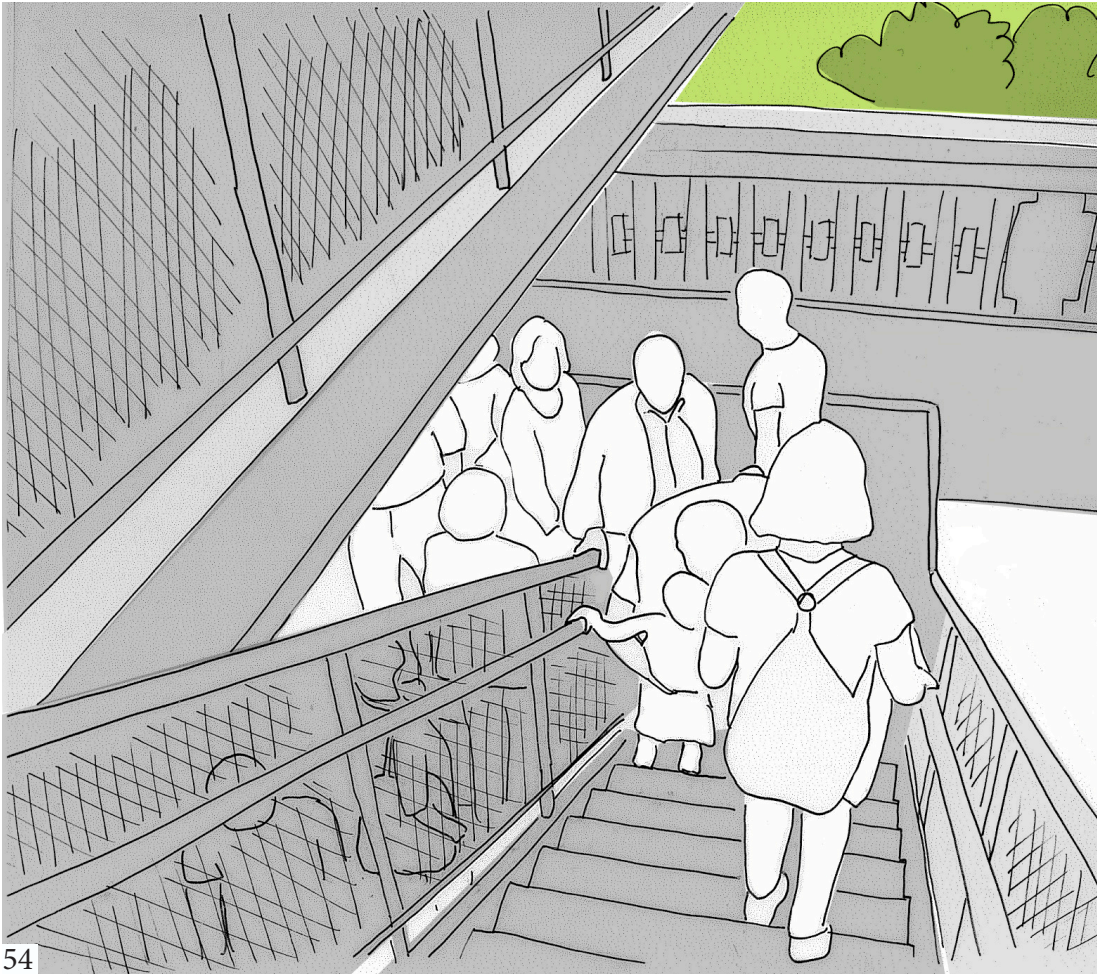
Rumsanalys och reflektioner

För att göra en analys av the High Line har jag besökt platsen vid olika tillfällen och tittat på parken ur olika synvinklar. Resultatet har jag använt för att identifiera parkens karakteriserande drag och idéer.

Det har vid alla tillfällen varit väldigt mycket folk i parken vilket tyder på att den är populär men också leder till att det kan bli trångt på vissa delar. Det verkar dock finnas sittplatser till alla. Entréerna är relativt trånga då de inte får ta upp stor plats. Ofta tvingas besökarna hålla sig till sidan för det går folk både upp och ned samtidigt. Entréerna är dock väl integrerade i parken, de har en enhetlig stil med glas, corténstål och trappsteg av lättbetong på en stålkonstruktion. Den enda entrén som sticker ut är Gansevoort Stairs som också är parkens sydligaste kontakt med marknivå. De andra entréernas trappor syns knappt, då de har en lätt konstruktion och är tänkta att smälta in i omgivningen. Hissar finns vid många av entréerna och fler byggs. Detta gör det enklare för funktionshindrade och andra med svårigheter att gå i trappor att kunna besöka parken. Ytorna är släta och rena. Man har alltså vinnlagt sig om att tillgänglighetsanpassa parken, mycket bra. Det är ganska dåligt skyltat vilket är förvånande. Strukturen syns ett par kvarter bort då den sträcker sig mellan byggnaderna högt uppe i luften, men vet folk inte att det är en park kanske de inte tar sig dit. Skyltar finns vid entréerna som upplyser om parkens öppettider, regler och liknande men inga skyltar finns än i stan som gör reklam för the High Line.

Det är rent och prydligt vid entréerna och i parken. Över lag har parken en öppen karaktär vilket till stor del beror på sin placering. Den ramas på många platser in av de intilliggande byggnaderna som

Trapporna upp till parken är smala och diskreta vilket ibland innebär att det blir kö



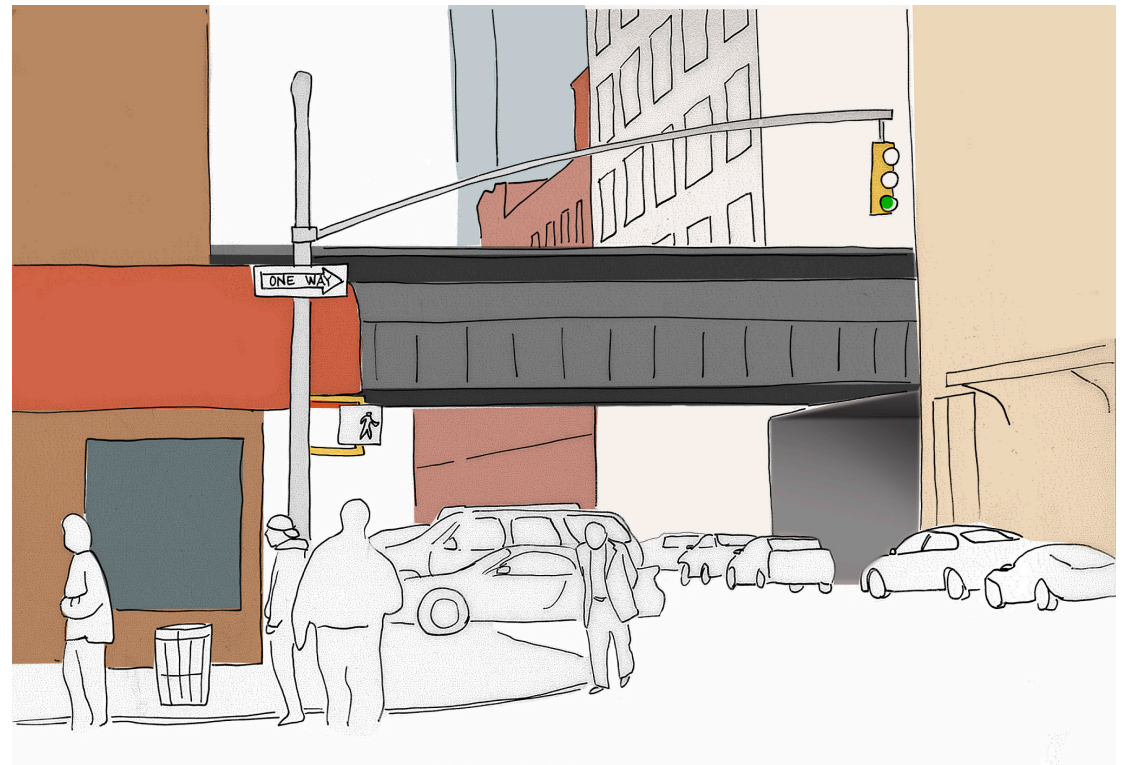
står på olika avstånd från konstruktionen. Den närmsta byggnaden står bara en decimeter från räcket som stängslar in parken, en sorts närkontakt och unikt möte mellan stadens olika element. Besökaren ges en helt annan syn på staden 7 meter upp i luften än från gatunivå vilket är det vanligaste i staden. Trafiken försvinner och man kan fokusera på andra delar av det urbana vilket är unikt i en stad som New York. The High Line utgör en fantasisk möjlighet att sätta ihop stadens byggstenar, att förstå hur den är konstruerad.

Tydliga målpunkter i parken är självklart entréerna: trapporna och hissarna. Även bänkar och solstolar skulle kunna klassificeras som målpunkter då de sällan står lediga länge. The Chelsea Market är också en viktig målpunkt trots att den inte kan nås från parken utan man måste ner på gatunivå först. Många visuella målpunkter långt bort finns också då besökaren som ovan nämnts kan identifiera vissa av stadens byggnader från parken och ser New Yorks skyline på ett nytt sätt. Detta gör att blicken ofta söker sig bortåt, framåt, och inte bara längs parkens inre.

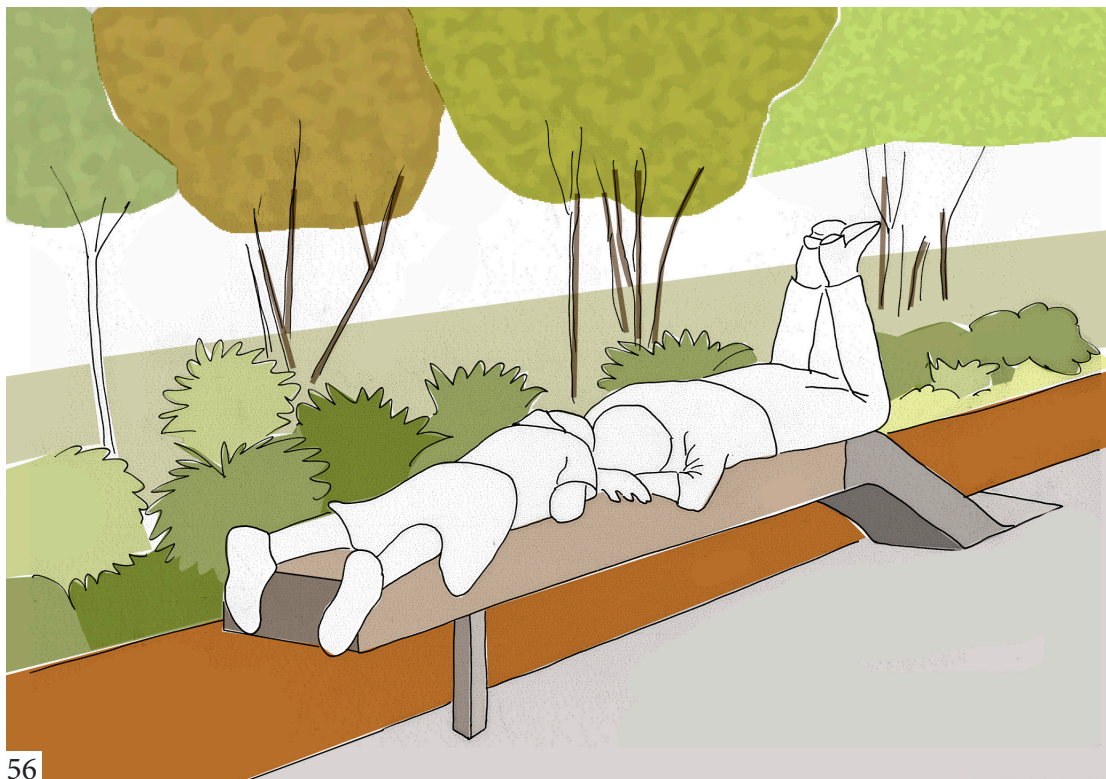
Designen är skapad så att den ska attrahera besökarna genom att vara både utmanande och samtidigt ha karaktär av det vilda, ursprungliga. Field Operations har jobbat mycket med utformandet, det finns inga utsmyckningar eller onödigt innehåll. Endast det nödvändigaste i form av utrustning finns och man har fokuserat på en fungerande intressant växtkomposition och hur lösningen av gångvägarna fungerar. Omgivningen får med detta en tydligare roll, den omgivande staden är så mycket i sig att parken blir en vilopaus i sin enkelhet.

Parken är inte färdig än och det är därför vanskligt att göra en alltför definitiv analys av den. Byggnationer pågår för fullt och påverkar givetvis intrycken. Det finns uppenbara brister idag, exempelvis avsaknad av café eller servering. Folk köper med sig mat och fika från ställen en bit bort och äter i parken. Större ytor för möjlighet till att sitta ned en större grupp finns inte i dagsläget. De olika samlingsplatserna, som exempelvis 10th Avenue Square och de framtida Plazorna har potential att fylla ut vissa hål som saknas. De kan bli länken mellan

The High Line går genom byggnader och mellan hus och utgör ett ovanligt inslag i stadsbilden



I parken får besökarna ett lugnare tempo och många sitter på de bänkar och stolar som finns.



parken och livet på gatunivån som behövs. Det är dock en annorlunda idé att testa förslag på besökarna av the High Line för att se hur de funkar, då parken byggs i etapper. Som jag förstått det undersöks möjligheter och behov, och saker och ting ändras under tiden. Det gör att folk har möjlighet att tycka till, en demokratisk aspekt i stadsplaneringen. En park för alla, av alla.

Det som är det intressanta med the High Line är att den är tillräckligt högt upp för att vara en egen del, undanskymd från världen på marknivå, men tillräckligt låg för att ändå tillhöra människorna och vår värld. Omgiven av skyskrapor högt upp i luften har denna en mer mänsklig skala och kan förstås och studeras, till skillnad från de enorma monster som reser sig på Manhattan. Genom the High Line får man tillträde till okända rum, som kan studeras från ett helt nytt perspektiv och detta sker direkt, inte genom tjocka glasrutor högt upp i luften. Från höghusen kan man visserligen se staden, men man är avskärmad från den, är inte en del av den. The High Line däremot tillåter en att både vara en del av och samtidigt ta ett steg tillbaka från staden, få lite lugn.

Platsbesök

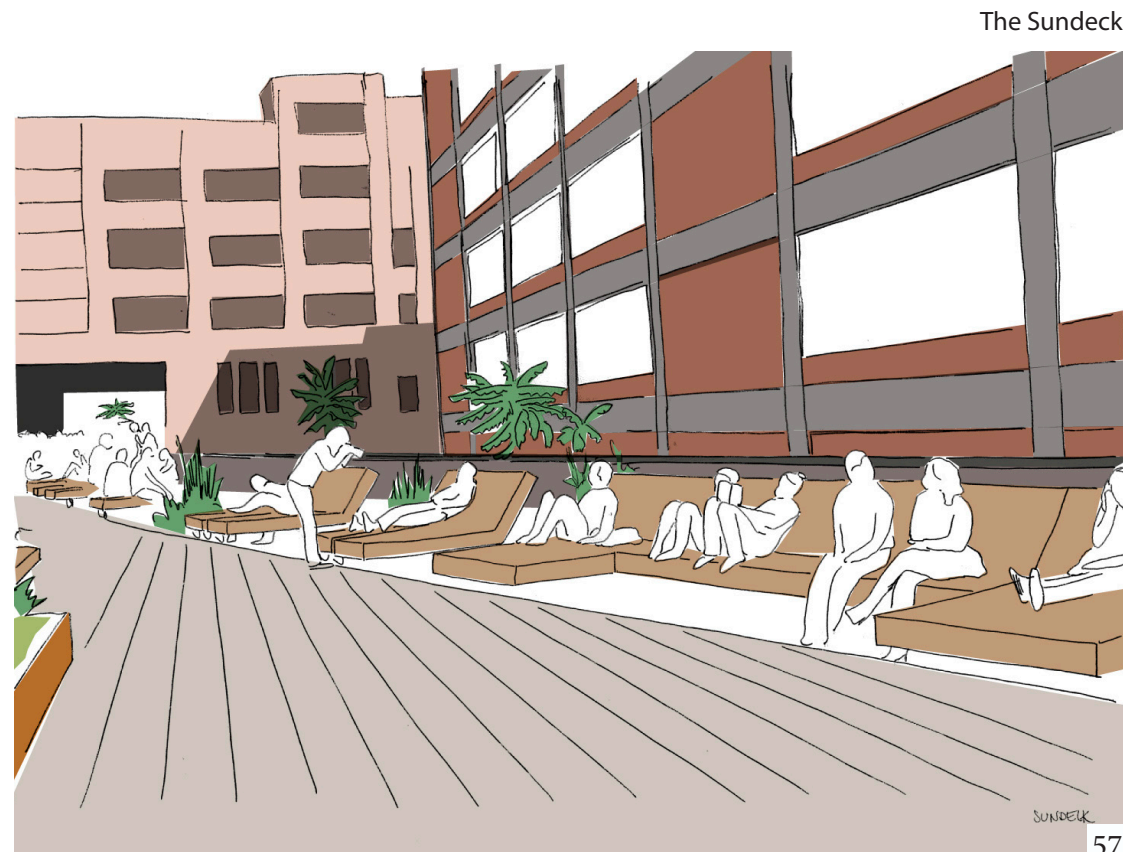
Första gången jag kommer till the High Line är det söndag och strålande väder. Alla människor i denna stad tycker därför att det är en fantastisk idé att promenera eller ha picnic i denna park känns det som, och det blir således ganska trångt. Jag själv är ny i stan och försöker både få en bild av parken jag läst så mycket om och samtidigt få grepp om riktningar och flöden. Det ser på många sätt ut exakt som jag hade förväntat mig, bilderna jag sett innan har gett mig en bra förhandskänsla. Många vakter finns både vid entréerna och uppe på parken och jag funderar på vad som kom först, vakterna eller marodörerna. Behövs det verkligen vakter tänker jag, men det kanske är i uppbyggnadsfasen som det främst är viktigt. Eller så är det en tydlig markering för att visa att denna plats har betydelse och behöver skyddas. Det är mycket folk och skulle bli ett väldigt slitage om alla

klev omkring i växterna. Alla besökare följer gångvägen av betong och är ordentliga. Andra gången jag besöker parken, en vardag, finns inga vakter på parken för tillfället, eller i alla fall inte där jag befinner mig. Då ser jag faktiskt ett par som kliver in i planteringarna. Kan vara ett sammanträffande, jag vet inte.

Första gången försöker jag få en bild av parkens längd, uppbyggnad, material och liknande. Det är mycket välgjort, robust men ändå tilltalande. Man spelar på kontraster men försöker ändå hålla fast vid vissa estetiska historiska tillbakablickar. Har man gjort några kompromisser? Jag funderar både på kompromisser vad gäller funktion och utseende, men har svårt att se sådana. Det är mycket väl dolt i sådana fall. Avvägningarna och proportionerna fungerar bra. Förutsättningarna var ju givna, att skapa en park på en sådan speciell yta som det ändå är gör att parken får förhålla sig till dess yttre gränser. Det finns i vissa fall problem, exempelvis när gångvägarna smalnar av och det är mycket folk. Då blir det kö eftersom de flesta besökarna vill stanna till och beundra eller fotografera. Men å andra sidan är enbart en bred gångväg utan något att titta på inte särskilt kul heller.

Andra gången jag besöker the High Line är som sagt under lunchtid en vardag och jag närmar mig denna gång från ett annat väderstreck. Det känns annorlunda när jag denna gång kommer från nordost, och går genom gator som alla hyser gallerier. Det är en härlig rå stämning och området är extremt blandat. Det finns å ena sidan mycket parkeringar, garage och bilserviceställen här, men också de dyraste affärerna som Comme des Garçons och Balenciaga samt exklusiva gallerier. Konstvärlden kan ju enligt många sägas vara de som är först med de senaste, de som skapar trenderna, och att de har lokaliserat sig till detta område kan inte vara en slump. Många modeskapare och konstnärer attraheras av det råa och brutala och denna stadsdel var tills nyligen helt rätt enligt de måtten. Nu har alla typer av människor hittat hit och området håller på att förändras. Vem vet hur länge gallerierna har råd att vara kvar.

Jag pratar med lite folk under mitt andra besök på the High Line. Väljer



Gansevoort Stairs, den sydligaste entrén till parken



HIGH LINE -
GANSEVOORT ENTRY

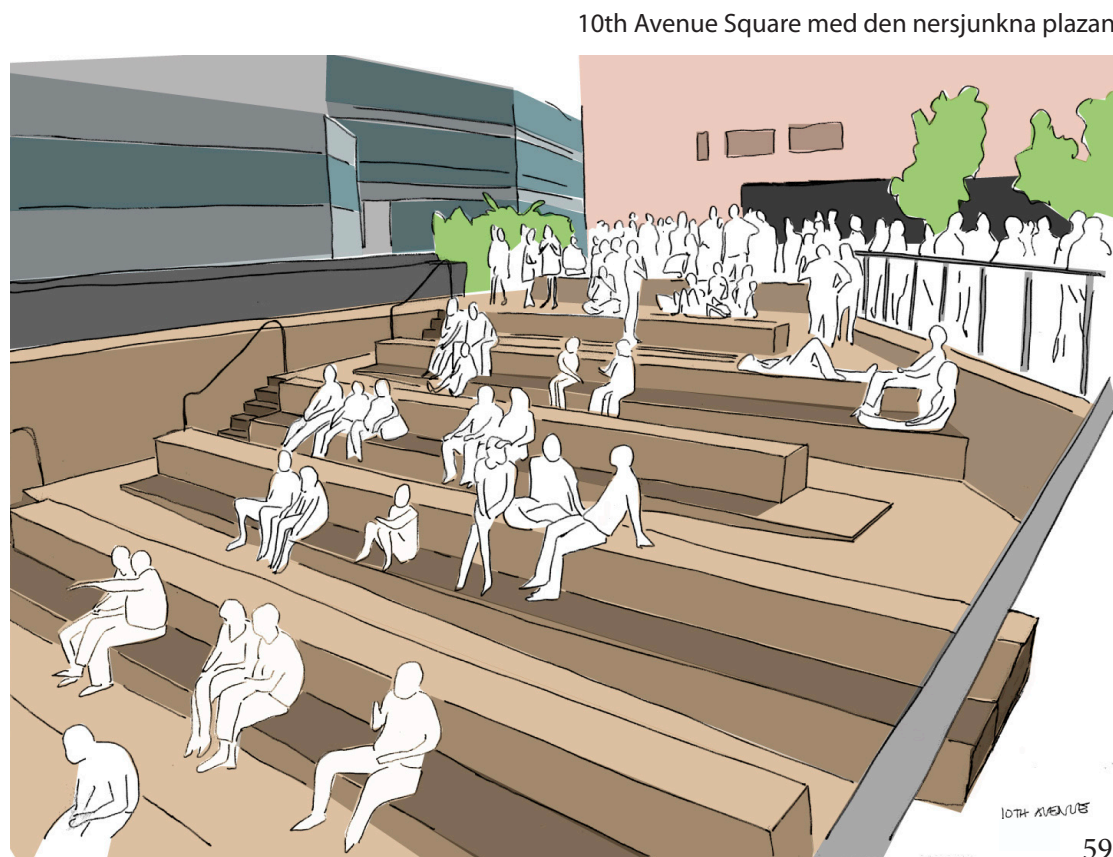
de som ser amerikanska ut, är inte intresserad av turisternas åsikt för tillfället. Många som jobbar i området, främst i Chelsea Market brukar ta med sig lunchen upp på the High Line. Framförallt nu när det varit så fint väder har många försökt komma ut mitt på dagen. Två av killarna jag pratar med, Ken och Andy, säger att området redan var på väg att omvandlas innan planerna på en park kom till och de är osäkra på om the High Line är orsaken eller om det bara är en del av områdets statusförvandling. Tydligt har man fått problem med att hyra ut bostäder och kontor i området, det gick inte så bra som man hade förväntat sig. Den ekonomiska krisen har slagit hårt på den amerikanska fastighetsbranschen. Jag surfar in på the Caledonias hemsida senare på kvällen och ser att de har lägenheter lediga, den billigaste för 3000 dollar, ca 20 000 kr, i månaden. (The Caledonia, 2009) Hur gick det med de lägenheterna för fattiga människor det tidigare talades så varmt om? Var är dessa lägenheter? Jag får inga svar på dessa frågor.

Men spritbolagen Moet och Hennessy har flyttat in i ett av husen längs the High Line och the Chelsea Market drar mycket folk. Chelsea market ligger i korsningen av W15th Street och 10th Avenue. Det finns ingen entré från the High Line utan man måste gå ner på gatan och in. The High Line går fortfarande genom byggnaden, men man kan inte nå den ena från den andra. De interagerar alltså inte med varandra, även om de mycket tydligt påverkar varandra. Den enes existens är bra även för den andre, de lever i symbios. Det vore roligt om man i framtiden skulle kunna öppna en ingång från Chelsea market ut på the High Line så man lättare kan gå in och ut. För närvarande byggs det längs the Southern Spur, det södra sidospåret, som leder mot Moet och Hennessyhuset. Där fanns en gång en ingång från spåren in i huset och man bygger nu på detta sidospår. Jag förstår det som att parken ska fortsätta ända ut till grannbyggnaden. Det norra sidospåret håller på att omvandlas till the Northers Spur Horticultural Preserve, en planteringsyta för bevarande av växter. Det mest uppseendeväckande projektet på the High Line är det nya hotellet ritat av André Balazs, the Standard Hotel. Det har fått mycket massmedial uppmärksamhet både för sin arkitektur och för utsikten man har från rummen. Det är

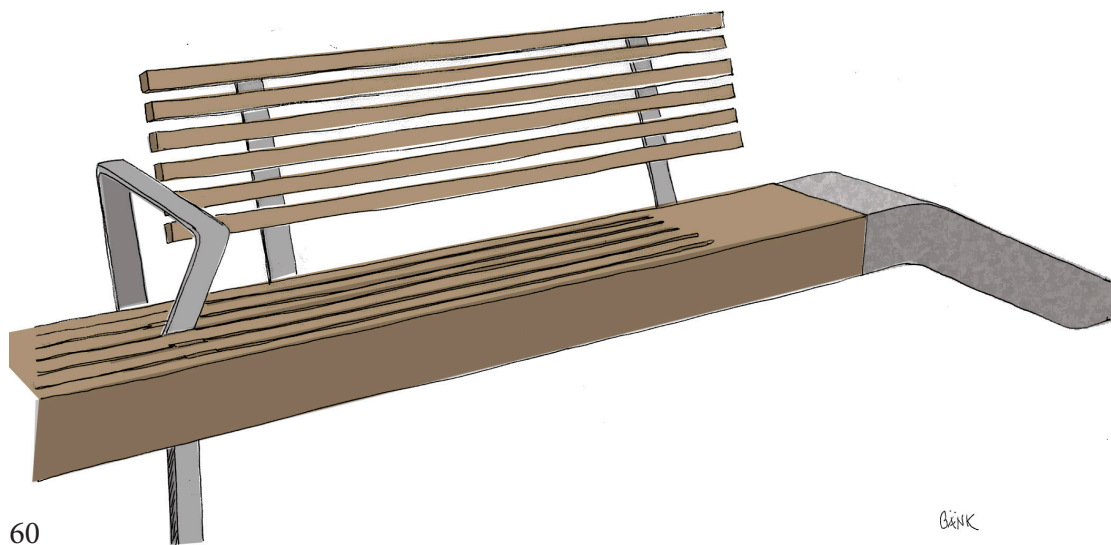
byggt rätt över parken mellan 12:e och 13:e gatan och man går som besökare i parken genom själva huset.

Tredje gången jag besöker the High Line är en blåsig lördagsmorgon. Jag lägger märke till att vissa joggar i parken. Detta är mycket intressant då det finns betydligt bättre platser för aktivitet, exempelvis längs Hudson piers som bara ligger ett par kvarter bort. Det är mycket folk redan på morgonen, en blandning av turister och New York-bor som vanligt. Jag lyssnar på föredrag av personer som jobbat och jobbar med the High Line och slås av vilket intresse som finns för parken. Tillresta från hela världen har kommit för att lyssna och många är intresserade och ställer frågor. Det är skönt att känna den gemenskapen, som att man har en klubb ihop. Det är mycket blåsigt denna dag och jag funderar på hur parken kommer att se ut i vinter, den första officiella vintern. Blåst och snö kan vara två svåra element att tampas med, speciellt eftersom denna park är kraftigt exponerad för båda. Hur ska man göra med snöröjning till exempel? Funderar också på hur bänkarna kommer att se ut efter den första vintern. Hur mycket underhåll krävs? Det är begränsat med utrymme på the High Line vilket kan vara ett problem om marken är täckt av snö. Det kan då bli svårt att veta var man får gå, men the High Line har något som alla andra parker saknar: utsikten. Man kommer till stor del hit för att titta ut över staden och vattnet och detta är något som fungerar även under vintern.

Parken är relativt smal, endast 10 m bred på sitt smalaste ställe, vilket gör den extremt linjär, besökaren dras framåt, vidare, längs gångvägen. Det finns möjlighet att stanna upp men privata ytor för spontana aktiviteter saknas. Detta är ett av de problem Field Operations hade att bearbeta, formen på ytan, som inte kunde påverkas. Det faktum att gångytan och planteringarna är integrerade suddar ut gränserna och får platsen att verka större än den är. Som en personlig reflektion har jag dock svårt att känna rummen som parken är indelad i. De olika karaktärerna som beskrivs i böcker och på internet är inte fullt så tydliga i verkligheten som jag hade förväntat mig. Jag har läst så mycket om parken och vet exakt vilka delar som borde ligga var



All utrustning togs fram av designteamet.



men jag upplever det mesta av parken som enhetligt. En stark orsak är att parken ännu är så ny, växtmaterialet har inte hunnit utvecklas än, men jag tycker ändå att de olika delarna inte är tydliga. De två återstående sektionerna kommer enligt planerna att ha andra drag med gräsmatta och djungelkänsla vilket till stor del är det som saknas idag, variation.

Som besökare har man hela tiden gångvägen som en tydlig riktning att följa och man passerar olika växtkaraktärer under promenaden. Jag får ett lugnt intryck trots mycket folk men det får väl ses som en jämförelse med amerikanska mått mätt, i förhållande till resten av staden. Parken har en naturlig karaktär med mycket inhemska växter och plantor varav många vuxit där förut och detta gör att den inte känns så ny och oanvänd som den kanske skulle göra annars. Det är ofta ett problem för landskapsarkitekter, det dröjer lång tid innan parken får den karaktär arkitekten eftersträvat. Men även om träden är små och planteringsbäddarna inte är klara är växtvalet en viktig del i att parken fungerar så bra som den gör. Piet Oudolf anser att parkens karaktär är fulländad om två växtsäsonger. Med tanke på utrymmet är det mesta växtmaterialet av den mindre skalan, och hela tanken med parkens vegetation är att den successivt ska förändras med tiden, olika arter ska komma och gå och en naturlig variation i växternas komposition är det fina med parken.

Folk promenerar, fram och tillbaka, kors och tvärs. Ett myller av människor. Jag läste i en intervju med Robert Hammond att han såg folk promenera och hålla varandra i hand på the High Line och att han då insåg att folk gör annars inte det i New York. Alla är alltid stressade och rusar fram. Detta är en park för folk att flanera eller spatsera i, något man faktiskt sällan ser folk göra i New York. Det är en park för avkoppling. Det är visserligen söndag och vackert väder men det är ett högt tryck, risken är att det blir slitet fort. Det är mer en park för promenad än för att sitta i även om folk gör det också. Inga stora ytor att breda ut sig på, det är inte en sådan park. Man verkar gå från ände till ände och stanna upp under tiden. Det är tydligt var man får gå och inte gå, växtmaterialen har avspärrningar och skyltar.

The High Lines designkoncept

Genom litteraturstudier och platsbesök har jag arbetat fram ett designkoncept för the High Line. Nedanstående karakteristiska drag och aspekter har jag valt ut som specifika för just the High Line och tillsammans utgör de själva idén om parken, designkonceptet, grunden till att parken blivit som den har blivit. Det är därför viktigt att använda sig av dem i mitt arbete med att göra min egen version av park i Eriksdalslunden. Jag har valt att fokusera på att de ska överföras till svenska mått och på just mitt övningsområde. Därför kan det sägas vara en högst subjektiv analys och jag har valt att göra karakteriseringen med mitt projekt i åtanke. Därefter anger jag hur jag kommer använda mig av dessa delar i min gestaltning och motivering till detta. Tanken var ju att låta mig inspireras av the High Line och detta hade jag som mål redan vid mitt besök i New York, varför urvalet är främst fokuserat på designidéer och inte konsekvenser av tillblivelsen även om det också är mycket intressant.

1 'Keep it Simple, Keep it Wild, Keep it Quiet och Keep it Slow' som motto

I ett tidigt skede satte Field Operations upp ett motto för parken som följt med genom hela designprocessen och syns i gestaltningen. Det innebär att parkens utformning ska uppmuntra besökaren till att sakta ner tempot och inbjuda till en lugn, tyst atmosfär trots att parkens läge är extremt urbant. Detta motto blir väldigt tydligt när man befinner sig i parken och många har uttalat sig om att de vanligtvis så stressade New York-borna slappnar av på the High Line. Eftersom parken inte lämpar sig väl till motion, som exempelvis Central Park, verkar besökarna ta det lugnt. Den enkla och vilda aspekten av mottot syns framförallt i växtvalet där exotiska växter bannlystes. Istället togs de ursprungliga växterna fram vilket skapar en enkel men också historiskt korrekt känsla för platsen. Mottot syns inte bara i valet av växter, utan också i belysning, entréer och möbler samt i uppbyggnaden av parkens olika delar och hur de interagerar med sin omgivning.





Personal i parken

2 Val av inhemskt och återhållsamt växtmaterial

Största delen av växterna är inhemska eller kommer från länder med samma typ av klimat och naturliga förutsättningar som östra USA. Mycket av växtligheten som självsått sig under drygt 25 år på the High Line inventerades grundligt och samma arter har planterats på nytt. Detta innebär exempelvis mycket prydnadsgräs och fruktträd. Inga sommarblommor finns i parken, alla blommande växter är perenner av ekonomiska, estetiska och uthållighetsmässiga skäl. Genom växtmaterialet kan man förstärka de specifika förhållanden som rådde och bevara känslan som fanns på platsen. Växtmaterialet bidrar också till parkens karaktär, växtvalet gör att parkens struktur och den omgivande staden också får komma till tals då planteringsbäddarna är uppbyggda på ett sådant sätt att de följer parkens sträckning och framhäver den unika miljön. I och med att de träd som planterats är av lägre sort är de omgivande byggnaderna hela tiden närvarande, staden döljs inte, utan framhävs istället. Piet Oudolf har komponerat sammansättningen av växter vilket är speciellt men ännu mer uppseendeväckande är nog den blygsamma framtoningen. Nu kan varje växt tala till besökaren då det inte dränks i ett omgivande överdåd av form och färg. Man har genom växtmaterialet skapat tydliga karaktärer i parken. Trots sin linjära form framträder karaktärer och rumslighet genom växtvalet.

3 Återanvänd infrastruktur och uthållighet

Det råder sedan en tid tillbaka en trend i att bevara och återanvända gamla industriella landskap, främst av uthållighetsmässiga skäl. Det är ett av de främsta kriterierna för att ett projekt ska vara uthålligt, att man inte monterar ner infrastrukturen utan bevarar den på plats. Det unika med the High Line är att strukturen ligger mitt på Manhattan och med de rådande fastighetspriserna där är det inte helt självklart att bevara strukturen. Man har ändå lyckats med detta och genomfört idén med en park på en existerande rest av ett en gång fungerande transportmedel. Hela strukturen renoverades vilket tyder på att man tydligt tagit ställning för att bevarande och återanvändande är viktigt. Också amerikanernas förhållande till historia är en del av orsaken till

detta kan jag tro. I gestaltningen syns ansatser till ett uthålligt och ekologiskt projekt då parken fungerar som ett grönt tak som kyler ner stadsdelen. Även markbeläggningen som tar tillvara på regnvattnet och återanvänder detta är en del av de viktiga uthållighetsaspekterna.

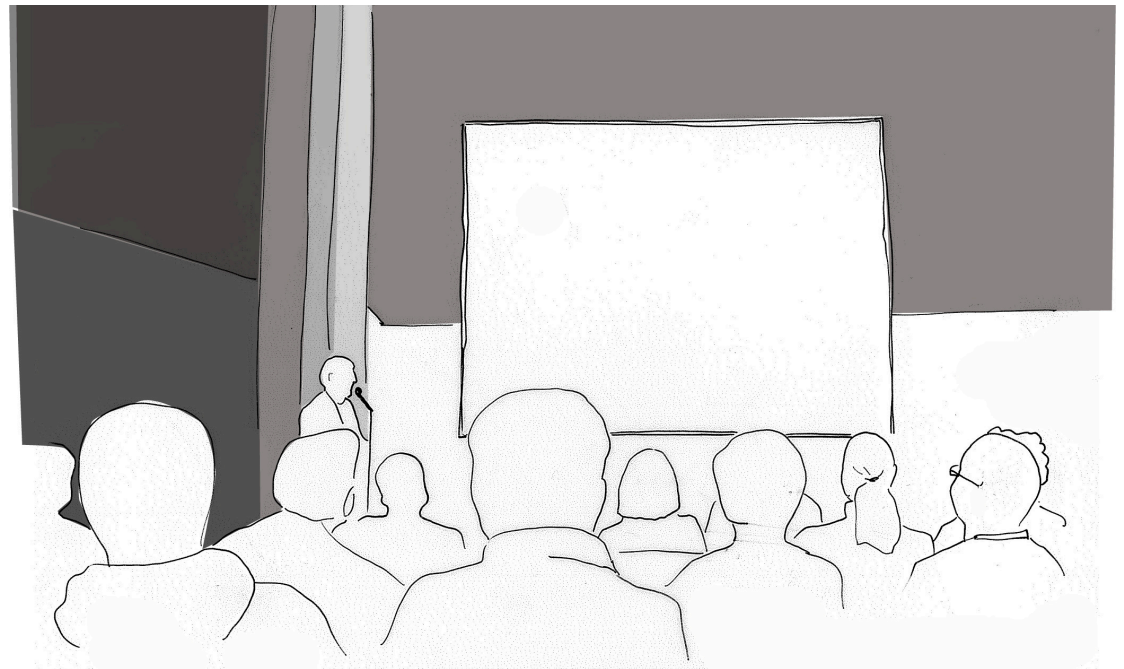
4 Agri-tecture, kontraster mellan och integrering av olika material

En del av designkonceptet var att inte särskilja växtmaterialet från det hårda, utan integrera de två. Field Operations använde sig av ordet Agri-tecture som kan översättas som en blandning av arkitektur och jordbruk, vilket innebar att hårda material och växtmaterial skulle vara ett, inte åtskilda. Parken har gångvägar av betong av estetiska skäl och för tillgänglighetsanpassning, men gräs och perenner sticker upp ur betongen så att det inte finns några tydliga gränser var respektive yta börjar och slutar. Tanken är att det ska se ut som om växterna tränger upp ur den hårda beläggningen. Det kan vara riskabelt att blanda mjukt och hårt, och framförallt nu när publiktrycket varit kraftigt är det extra känsligt, men man har ansträngt sig för att utjämna gränserna. Man spelar på kontraster mellan hårt och mjukt, stål och betong mot växternas levande karaktär.

5 Stark landskapsarkitektur

Ofta kommer landskapsarkitekturen i skymundan, alltför mycket fokus läggs på arkitekturen. Det har rått ett ojämnt förhållande mellan de två, fram till idag. The High Line är ett utmärkt exempel på en stark och självständig landskapsarkitektur, som tar plats och samtidigt förhåller sig till platsens historia. Det finns på sektion 1 fem entréer, alltså en vartannat kvarter. Dessa är diskret utformade för att inte störa intrycket av parken. Den nya arkitekturen är inte den mest framträdande karaktären. Jag har tittat på andra förslag till utformning av parken, exempelvis Zaha Hadids förslag där själva arkitekturen är överdådig och futuristisk, och själva landskapsarkitekturen inte kommer till tals. Field Operations har respekterat att the High Line skapat sina egna förhållanden då den stått öde under lång tid. Man har också försökt hantera skala och dimension på ett sådant sätt att parken kan finna sin egen plats i staden.

Ögonblicksbild från ett av seminarierna i Open House New York



6 Demokrati, debatt och folkligt engagemang

The High Line har sedan det sista tåget gick 1980 varit föremål för diskussion och många har engagerat sig. Oavsett om man varit för eller emot ett bevarande har de flesta haft en uppfattning i frågan och intensiv debatt har förekommit i tidningar över hela landet. Det var just genom två privatpersoners intresse som projektet drog igång och man har förlitat sig på allmänhetens stöd. Detta har skapat en folklig förankring i projektet och många känner nog det som "sin" park då man har kunnat följa processen och vara delaktig i den under lång tid. Det är en viktig förklaring till varför projektet blivit så lyckat, att en opposition drivit frågan framåt och fått både förre borgmästaren och privata markägare på fall. Genom ett enat arbete och stöd från kända personer har man lyckats med sitt mål. Field Operations arbetade genom hela processen tillsammans med Friends of the High Line som representerar stadens invånare. Detta syns i gestaltningen och själva idén om the High Line, att det inte är en park som alla andra. Utrymmen för aktiviteter finns och folk har genom hela processen kunnat påverka och kommentera.

Flygfoto över the High Line. (Bild: Friends of the High Line)



Idégestaltning av the Low Line med inspiration från the High Line

Då syftet med detta arbete delvis är att inspireras av gestaltningsidéer och karaktärer från the High Line och pröva om och hur jag kan applicera dessa på Eriksdalslunden, måste jag bedöma High Lines aspekter i relation till mina planer. Ovan har jag gått igenom de gestaltningsidéer som jag fått fram i min analys av the High Line. Då platserna inte alls har samma förutsättningar handlar det inte om att applicera idéer från en plats till en annan. Jag har valt att fokusera på vad de olika aspekterna betyder för platsen för att kunna föra över det till svenska och stockholmska mått. Jag tar nedan upp de aspekter och karaktärsdrag som jag funnit tillämpliga i arbetsområdet. I följande stycke ligger fokus på Eriksdalslunden och dess förutsättningar och specifika egenskaper för att kunna gestalta the Low Line.

1 'Keep it Simple, Keep it Wild, Keep it Quiet och Keep it Slow' som motto

Det är genom detta motto som the High Line fick sitt uttryck och jag ser det som viktigt och inspirerande att själv utgå från detta, delvis för att ha samma förutsättning men också för att jag sympatiserar med mottos innebörd. Jag har valt ett övningsområde med stort inslag av urbana element och anser det vara av största vikt att behålla, förstärka eller skapa de enkla, vilda, tysta och långsamma aspekterna av platsen i gestaltandet av the Low Line. Det enkla syns i gestaltningen, det är avskalat och innehåller få element. Inga fontäner eller överdådiga inslag finns, Eriksdalslunden i sig får ta plats. Det vilda syns främst i växtmaterialet men också i platsens förutsättning. Den har i dagsläget en relativt vild prägel, främst i den västra delen, vid bergrummet. Det tysta är det jag tummat mest på då jag här planerar en klubb med musik, men den kommer främst höras kvällstid då andra användningsområden i parken inte är aktuella. Det långsamma uppnås också främst genom själva anläggandet av parken då den ligger i en urban position och har tydliga trafikelement, parken är en motvikt till detta. Man kan ställa sig frågan om mottot verkligen behövs på denna plats, någon kanske skulle föreslå motsatsen: färg och häftig

arkitektur som kontrast till platsen. Men då skulle man missa att studera vilken grundläggande potential platsen i sig har, med dess närhet till vattnet och promenadstråk och de vackra broarna. Jag vill inte dölja Eriksdalslundens inneboende karaktär, jag vill ta fram den och förstärka den.

2 Val av inhemskt och återhållsamt växtmaterial

Val av växtmaterial kommer även i mitt förslag att spela en viktig roll då mitt område precis som High Line har vuxits över av buskar, träd och gräs. Jag använder mig av inhemska växter med fokus på de som redan finns på platsen, där växterna används till att skapa karaktärer och rumslighet. De växter som fanns på platsen planterades på nytt på the High Line och detta gör jag även i the Low Line. Med tanke på att vissa begränsningar finns, då det är mycket branta slänter på många ställen, har dessa förutsättningar ibland fått styra och jag har exempelvis lagt in vissa marktäckare som inte finns idag. Fördelen med att det är så eftersatt är att stora buskage finns som kan visa på möjligheterna att använda sig av växtmaterialet i skapandet av parkens gestaltning. Växtmaterialet behövs inte skötas intensivt, men det måste röjas och struktureras och nya växter planteras.

3 Återanvänd infrastruktur, ekologi och uthållighet

Grundbulten i the High Lines gestaltning är just den befintliga strukturen och är därför en viktig del att ta hänsyn till. Istället för att riva the High Line renoverades den och blev utgångspunkt för en park. Att återanvända infrastruktur är en viktig del i ett uthålligt tänkande. På samma sätt använder jag mig av Eriksdalslundens förutsättningar och låter broar, spår och bergrummet vara kvar, de är en förutsättning. Självfallet vill jag göra en ekologiskt och socialt uthållig park och visar på olika sätt hur detta är möjligt i the Low Line. Då en upphöjd och övergiven järnväg inte finns i Stockholm (mig veterligen) tvingades jag fundera på vad som egentligen är viktigt. Det faktum att den är upphöjd, att det ska vara räls på platsen eller kanske att den måste vara övergiven? Min slutsats är att varken den upphöjda aspekten eller rälsen egentligen är viktig, men är en del av den urbana känslan som jag ville

åt. Istället fick broarna och omgivningen ta över. I Eriksdalslunden finns förvisso en gammal järnvägsräls kvar, men bergrummet och de olika broarna som korsar området förstärker parkens urbana karaktär. Hela området kan sägas vara gammalt industriellt landskap, om än i mindre skala, men har också historia av odling vilket är värt att ta i beaktande. Inte bara det synliga är värt att bevara, att knyta an till en gammal tradition i området är också en möjlighet. Till skillnad från the High Line vill jag anlägga nya byggnader i parken, men jag har också plats vilket inte gick på the High Line. Dessa bör exempelvis ha grönt tak, solceller eller på annat sätt fokusera på uthålligt tänkande. En vattenlek som samlar upp och återanvänder dagvatten är också en tänkbar idé i parken.

4 Agri-tecture, kontraster mellan och integrering av olika material

Då the High Line ligger på en extremt urban plats finns mycket hårda element och detta är en del av gestaltningen. Men också det mjuka är viktigt eftersom ytan under lång tid fått en spontan växtlighet. Så trots sin urbana form och historia har naturens krafter tagit över the High Line och gett den ett helt annat utseende än då den fortfarande var igång. Det är dessa kontraster man spelat på i gestaltningen av parken och skillnaderna mellan det hårda och det mjuka har utjämnats genom att exempelvis låta grönskan se ut som om den tränger upp ut markbeläggningen. Dessa kontraster vill jag också använda mig av, att blanda hårt och mjukt på ett intressant sätt och utjämna gränserna dem emellan. Platsen är redan idag en blandning av mjukt och hårt då mycket av växtligheten har tagit över platsen och ramas in av broarna och gångvägaren. Så steget är inte långt, det är bara ett utvecklande i delatlinjivå i integrerandet av växtmaterial och hårda material. The Low Line ska vara en park med ett lekfullt förhållningssätt till de olika ytornas gränser. De kanske kan flyttas eller förändras med tiden? Någon form av flyttbara block som kan anpassas efter stunden är en tänkbar idé.

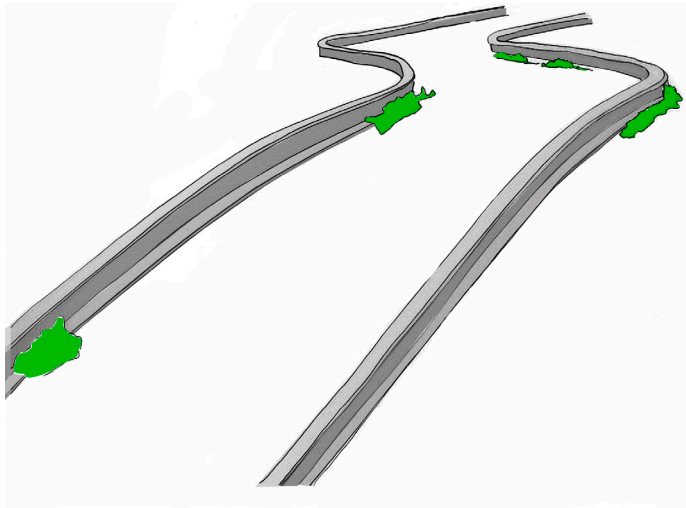
5 Stark landskapsarkitektur

Jag har listat stark landskapsarkitektur som en del av the High

Lines karaktärsdrag. Med detta menar jag att arkitekturen har fått ta ett steg tillbaka och parken i sig talar genom sitt växtmaterial och sin inneboende karaktär. I Eriksdalslunden finns ytterligare en variabel att ta hänsyn till, och det är de broar som korsar området. Dessa är extremt starka arkitektoniska element, men också en grundförutsättning, då de bidrar till/ är en del av platsens karaktär. Jag förhåller mig till broarna som Field Operations förhöll sig till den omgivande staden: de ramar in platsen och ger den en urban karaktär. De kommer alltid vara starka visuella inslag men jag vill skapa en park med stark landskapsarkitektur som kan mäta sig med omgivningen och stå själv.

6 Demokrati, debatt och folkligt engagemang

Demokrati, debatt och folkligt engagemang är givetvis viktiga aspekter i min utformning av the Low Line. Platsen är redan omdiskuterad på många olika nivåer i samhället: politiskt, inom arkitektur- och samhällsbyggarkretsar, bland konstnärer och hos de som besökte Trädgården under bron i somras. Och för att generalisera tror jag att dessa kategorier tillhör olika grupper i samhället, men de skulle kunna enas i intresset för en bortglömd plats. För att inte tala om kolonisterna i området som säkerligen skulle finna det intressant att få en trevligare granne än dagens Ingenmansland. De demokratiska aspekterna är svåra att genomföra i detta stadie då det krävs att jag skriver detta examensarbete själv. Men då det är en idégestaltning ser jag gärna att intresserade kan få vara med i en eventuell framtida utveckling av programmet. Den pågående debatten om Södermalm och Eriksdalslunden var en av de starkaste orsakerna till att jag valde platsen och jag vill uppmuntra folk till att fortsätta den genom mitt förslag. Södermalm är extremt tätbefolkat och offentliga platser och friytor saknas. En park i detta område skulle öka levnadsstandarden för många. Som landskapsarkitekt är, för mig, offentligheten och möjlighet till goda stadsmiljöer en viktig del av arbetet.



ERIKSDALSLUNDEN

Områdets avgränsningar

Mitt arbetsområde, Eriksdalslunden, ligger på den södra delen av Södermalm, nära tunnelbanestationen Skanstull. På kartan till höger visas placering och avgränsning. Det ligger precis i skarven mellan Katarina-Sofia stadsdelsnämnd och Maria-Gamla stans stadsdelsnämnd. I öster avgränsas området av den lilla planen vid Östgötagatan 100, och i väster av bergrummet som ligger under korsningen Gräsgatan/ Eriksdalsgatan. Området är i längsgående riktning cirka 500 meter långt. Området har också en tredje dimension, och avgränsas visuellt och rumsligt av de broar som löper över området: Skansbron, Skanstullsbron, Johanneshovsbron och gångbron till Eriksdalsbadet, i fortsättningen benämnd som Eriksdalsbron. Ett järnvägsspår löper längs området, som en gång har gått från Stadsgården till Hammarby. Området är detaljplanlagt som parkmark och järnvägstrafik, specialområde. De gällande planerna som finns att ladda ner på Stockholms Stads hemsida är dessvärre inaktuella och mer än 10 år gamla. Området är föremål för en stadsutvecklingsdebatt och därför extra intressant. Förslag finns på en utbyggnad av Götgatan söderut vilket skulle innebära att the Low Line delvis ligger under denna "nya" gata.

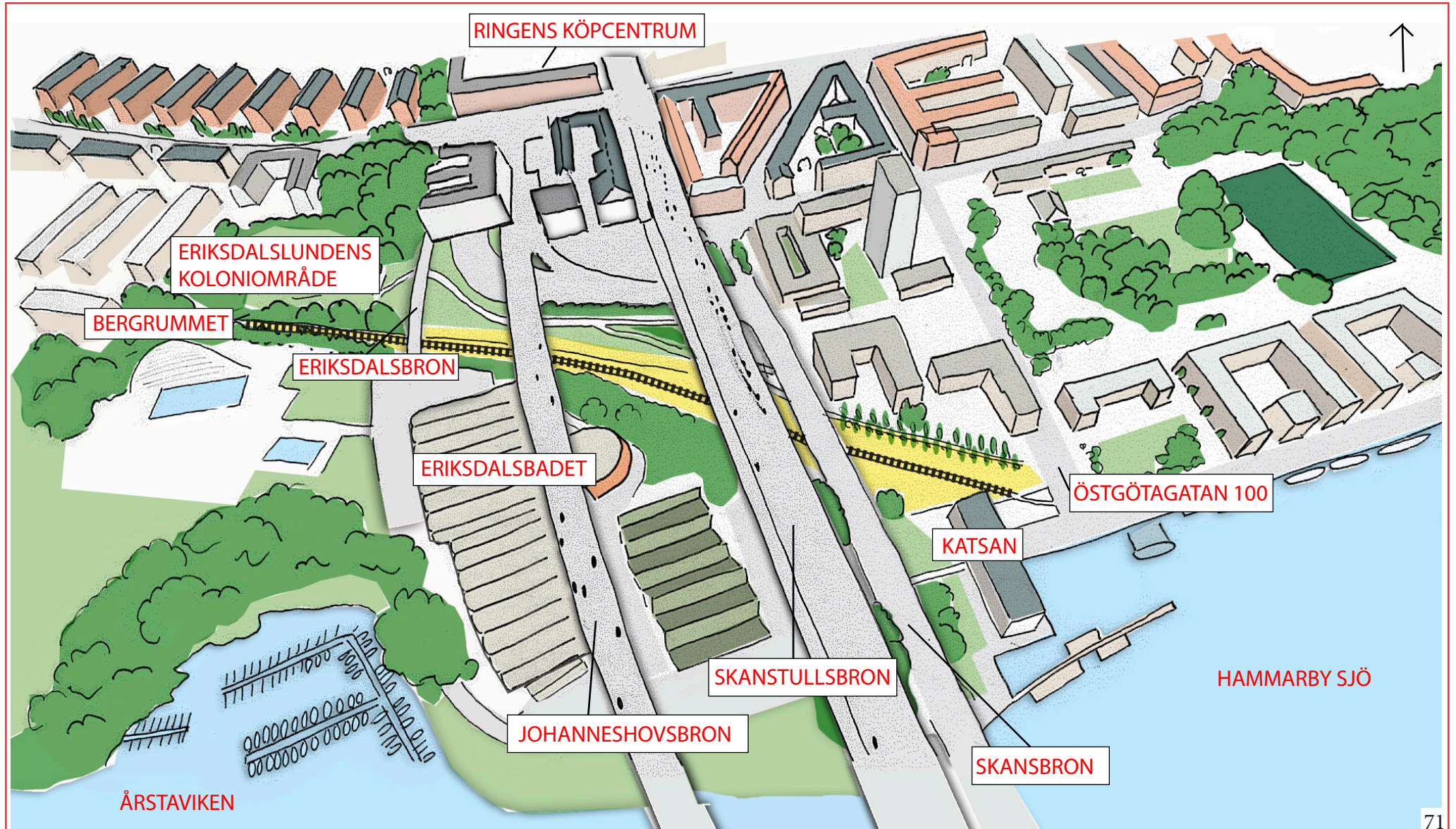
Omgivning samt koppling till grönytor

Enligt Sociotopkartan över Stockholm som visar på friytornas sociala och kulturella värden, finns rekommendationer för hur långt avstånd man bör ha till olika typer av grönområden (Stockholms Stad, 2004). Jag har använt mig av denna för att visa på behovet av en park i detta område och för att visa att the Low Line skulle kunna bli en knutpunkt för de gångstråk som passerar denna del av Södermalm.

Sociotopkartans definition på en friyta är ett obebyggt mark- och vattenområde, som inte har transport- eller terminalfunktioner. Alltså måste transportfunktionen avskrivas i the Low Line, liknande den process som krävdes för att skapa en park av the High Line.

ARBETSOMRÅDET

Den gulmarkerade ytan utgör mitt arbetsområde



En sociotop är en friyta värderad som livsrum för människor. Den beskriver platsens sociala och kulturella värden. Sociotopkartan delar också in ytorna i kvalitativa och kvantitativa delar. Till de kvalitativa hör exempelvis de sociala och kulturella värden man bör ha inom 200 m från sin bostad, som grön oas, promenader, ro och sitta i solen. Inom 800 m från bostaden bör man ha tillgång till blomprakt, folkliv, picknick. En bit bort, 1-2 km från bostaden bör man ha möjlighet till bad, evenemang, odling, uteservering, vattenkontakt och skogskänsla. Se plan *Avståndsberäkning till the Low Line*, s 73. Allt detta kommer man att finna i the Low line.

Vad gäller de kvantitativa tillgångarna bidrar bostadsgårdar, fickparker och annan grönska tillsammans till områdets totala park- och friytetillgång. Kvartersparker av storleken 0,5 ha till 5 ha bör nås inom 200 meter från bostaden. De bör fungera för promenader, lek, avkoppling och samvaro. Dessa kan vara kvarter, stråk, strandpark, kajparker, parktorg och täppor. Enligt en snabb kalkylering beräknar jag mitt område till cirka 2 hektar stort. Inom de kvantitativa tillgångarna finns även stadsdelsparker och natur- och friluftsområden men de överstiger 5 hektar i storlek så de är inte direkt relevanta för arbetet.

Enligt *Stockholms grönkarta för Katarina- Sofia och Maria-gamla Stan* i Stockholm, som mitt övningsområde tillhör, ligger det mycket nära två viktiga befintlig gångstråk (Stadsbyggnadskontoret, 2004). Det ena går längs Hammarby kanal och det andra över Skansbron och har sin korspunkt just i mitt arbetsområde vilket gör det extra intressant. Längs Hammarby kanal finns också värdefull kulturmiljö och det är en välanvänd plats för promenader och en viktig länk mellan Södermalms friytor och grönområden. Enligt grönkartan har området en mycket begränsad friytetillgång och mindre än 25 % av området består av friytor med god kvalitet, beräknat på ett medelvärde för de båda stadsdelarna. Detta innebär att mitt förslag till ny park skulle minska på Södermalmsbornas begränsade friytetillgång och skulle också länka samman de gröna länkarna som finns att tillgå i stadsdelen. Se plan *Friytebedömning Södermalm*, sid 74. I denna plan markeras i färg hur ont det är om goda friytor på Södermalm, främst

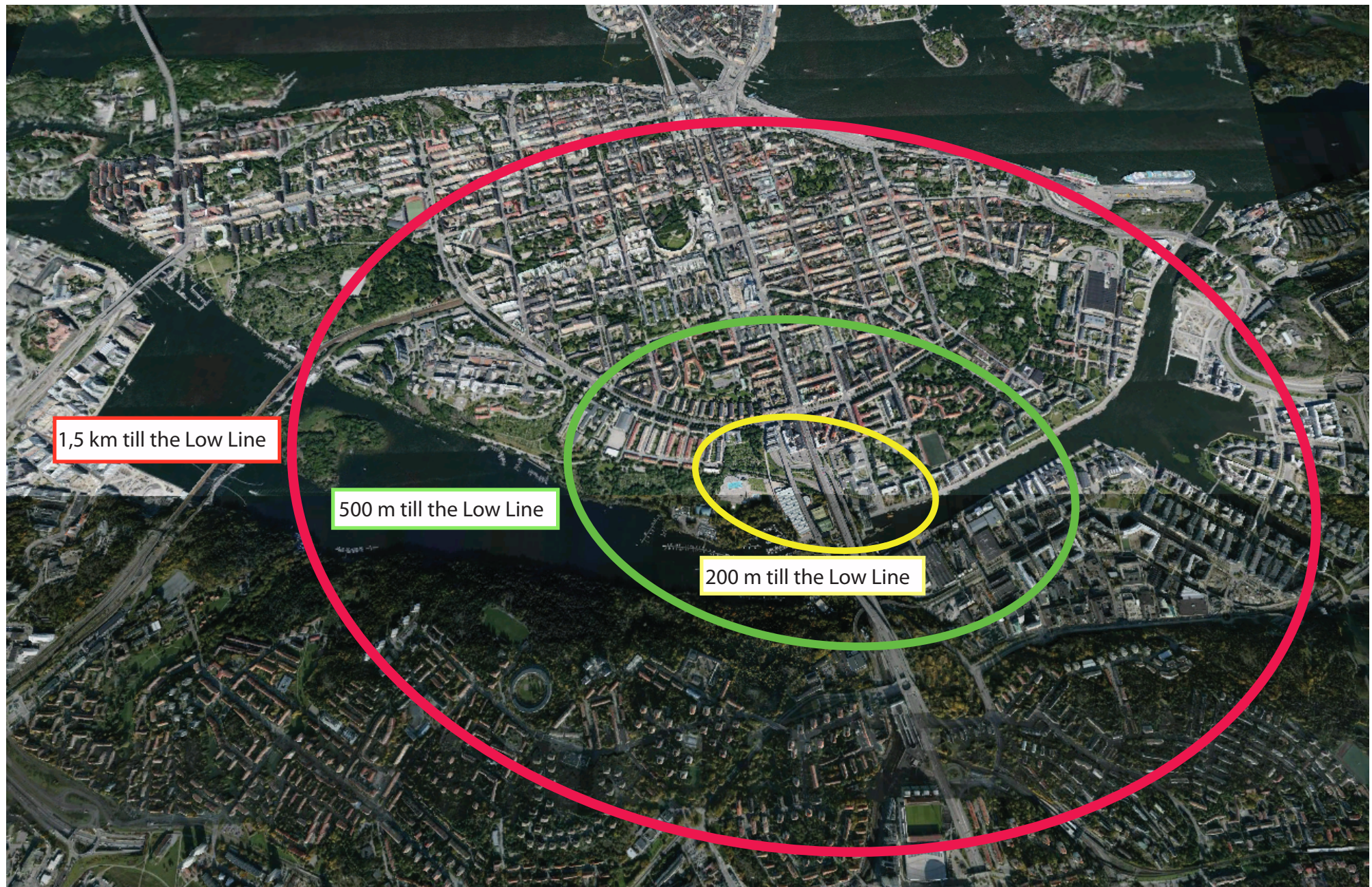
norr om Eriksdalslunden. Att bara rusta de befintliga grönyrtorna förändrar inte problemet då det både är kvalitet och kvantitet som räknas. Det finns för få friytor på Södermalm, oavsett hur välskötta de befintliga ytorna är.

Det är alltså mycket tydligt att behovet av en park är högt, och det finns få ytor som lämpat sig till park då det är tätbebyggt och ont om möjliga ytor. Många skulle förmodligen prioritera bostäder högre än en ny park varför jag ser Eriksdalslunden som en ypperlig möjlighet till parkområde då det här intelämpar sig för bostäder. Grönkartan visar på var det finns ekologiska, sociala och kulturella värden i grönstrukturen och var sådana värden saknas. Grönkartan är en utveckling av Stockholms översiktsplan från 1999 (Stadsbyggnadskontoret, 2004).

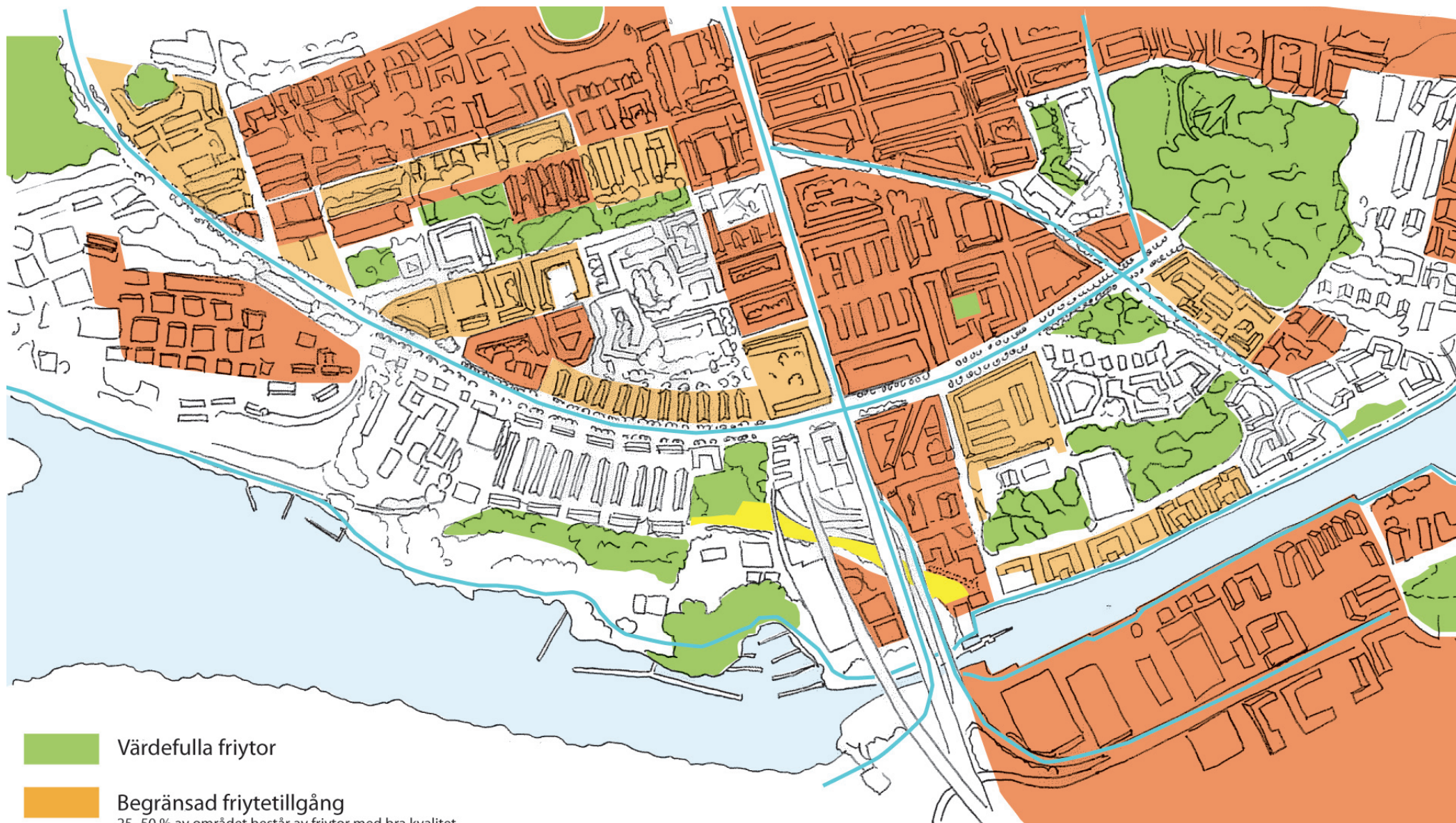
Katarina-Sofia, som östra delen av området tillhör är Stockholms näst mest befolkade stadsdel. I mer än 50 % av stadsdelen har invånarna en mycket begränsad friyta. Endast Norrmalm har mindre friytor men det skiljer inte mycket mellan de två. Invånarna i Katarina-Sofia har endast en extra kvadratmeter friyta jämfört med Norrmalm, 24 m² jämfört med 23 m². Detta kan exempelvis jämföras med medelvärdet för hela Stockholm som är 160 m² per invånare. Andra halvan av mitt område tillhör Maria-Gamla stans stadsdelsnämnd och där är situationen lite bättre. Området har stora vattenarealer men ändå har cirka 25 % av stadsdelens invånare mycket begränsad tillgång till friytor (Sociotopkarta Katarina-Sofia, 2004 samt Sociotopkarta Maria-Gamla Stan, 2003).

Ur *Översiktsplanen för Stockholm från 1999* (Stockholms Stad, 2004) läser jag om de gröna rummen i staden. Där står att vattenrummen och stadens parksystem är det som främst skapar känslan av rymlighet och grönska. Genom staden löper ett nät av parker, parkstråk, strandpromenader och natur- och friluftsområden. Detta parksystem kan delas in i tre zoner som var och en har sin egen karaktär och viktiga samband. Innerstadens parker är en inre zon, i en radie av fem km från centrumets mittpunkt, som består av stenstadens parker samt den krans av parker och natur och vattenrum som omsluter

AVSTÅNDSBERÄKNING TILL THE LOW LINE



FRIYTEBEDÖMNING SÖDERMALM



Värdefulla friitor



Begränsad friytetillgång

25- 50 % av området består av friitor med bra kvalitet



Mycket begränsad friytetillgång

Mindre än 25 % av området består av friitor med bra kvalitet



Eriksdalslunden, arbetsområdet

stenstaden. Mitt område ligger enligt mina beräkningar cirka tre och en halv km från Centralen, och tillhör därmed innerstadens parker. Stenstadens grönska innefattar historiska parker, promenader och esplanader som skapats från 1600-talet och framåt. Dessa är viktiga rekreationsområden för stadens invånare. Runt stenstaden finns det en krans av parker, natur- och vattenrum.

Parkerna har tillkommit utifrån olika funktionella grunder. På Södermalm finns exempelvis malmgårdar (därav namnet Malmgårdsvägen) som var borgerskapets nyttoträdgårdar. Dessa fanns det många av och de låg i den dåvarande stadens utkanter. En annan typ av park är de som sparades ur i planmönstret. I mitten av 1800-talet, genom den nya Lindhagenplanen, sparades platser medvetet för att anlägga stora innerstadsparker, som exempelvis Tantolunden. I Lindhagenplanen ingick också att ett antal berg skulle utgöra parker. Ytterligare en sorts park är Stockholms strandpromenader. Längs stadens vatten finns många strandpromenader som går längs med vattenlinjen, som exempelvis Tanto. De är en mycket viktig del av innerstadens parkrum trots att de ofta är rätt smala.

Mitt område ramas in i ett större perspektiv av vattenrum och naturområden med tanke på att Årstaviken och dess gröna strandkanter ligger i närheten. Stockholms bebyggelseutveckling är bunden till de kollektiva trafiknäten. Spårlinjer strålar ut från Stockholms centrum, och mellan dessa finns grönområden. De gröna kilarna som dessa kallas, har stort värde som rekreationsområde (Stockholms Stad, 1999).

Inventering

Inventeringen redovisas med både text och planer (se s. 80 och framåt) för att ge en tydlig bild av platsen. Eriksdalslunden har tydliga avgränsningar i form av vatten, broar, staket och höjdskillnader. De fyra broarna som korsar Eriksdalslunden är tydliga element i området då de både syns visuellt och skapar tydliga avgränsningar. Området



Ovan: Spontan lager för byggmaterial och baracker under Skanstullsbron
Nedan: Sommarklubben Trädgården under bron huserade under Skanstullsbron





Ovan: Vy från gång- och cykelvägen, österut
Nedan: Vy från gång- och cykelvägen, västerut.



är långsträckt och svårövergripligt men broarna bryter upp detta och delar in området i mer fattbara delar.

I mitt övningsområde är trafiken å ena sidan tydlig både visuellt och som buller men å andra sidan är man rätt skyddad. Trafiken finns högt uppe i luften och ingen direkt kontakt sker mellan besökaren och bil eller lokaltrafik. Då både bussar, tunnelbana och bilar passerar kontinuerligt över broarna hör man trafikbullret i större delen av området, dock mest i mitten. Det är emellertid en låg volym på bullret vilket gör att det mer uppfattas som ett bakgrundsljud. Rent visuellt finns trafiken också närvarande men inte lika tydligt. Det är mest de blå tunnelbanevagnarna som syns, och de ger ett urbant intryck vilket är en del av platsens karaktär.

Växtmaterialet på platsen är relativt dåligt skött. Enligt detaljplanerna är en del av området markerat som parkmark men hanteras inte som en sådan. Området runt Eriksdalsbron är den bäst skötta delen då folk passerar där varje dag och en viss skötsel krävs. Gångbron anlades 1999 och det var förmodligen då popplarna och buskagen av spirea som finns på platsen planterades. Min inventering av växterna i Eriksdalslunden visar att många olika arter av buskar och träd finns, bland annat lönn, hassel, asp, körsbär, poppel, spirea, rönn, fläder, ask, alm, björk, häggmispel, nyponros samt olika sorters gräs.

Trappan mellan Skansbron och kajen är mycket viktig då den är en länk mellan två delar som avgränsas av sin höjdskillnad. Annars finns få möjligheter att ta sig ner till området då det avgränsas av staket i tre av fyra väderstreck. Endast i den östra delen är det öppet, av förklarliga skäl då området ligger i marknivå och inga slänter avgränsar. Där ligger dock parkeringen och ger inget inbjudande intryck.

Rälsen går längs med hela området men är delvis övervuxen. I östra delen är marken täckt av singel, och likadant i västra delen, men på mitten finns mycket jord och sand. Rälsen är delvis övertäckt på mitten av området då byggbarackerna står här. Marken är överlag mycket skräpig.

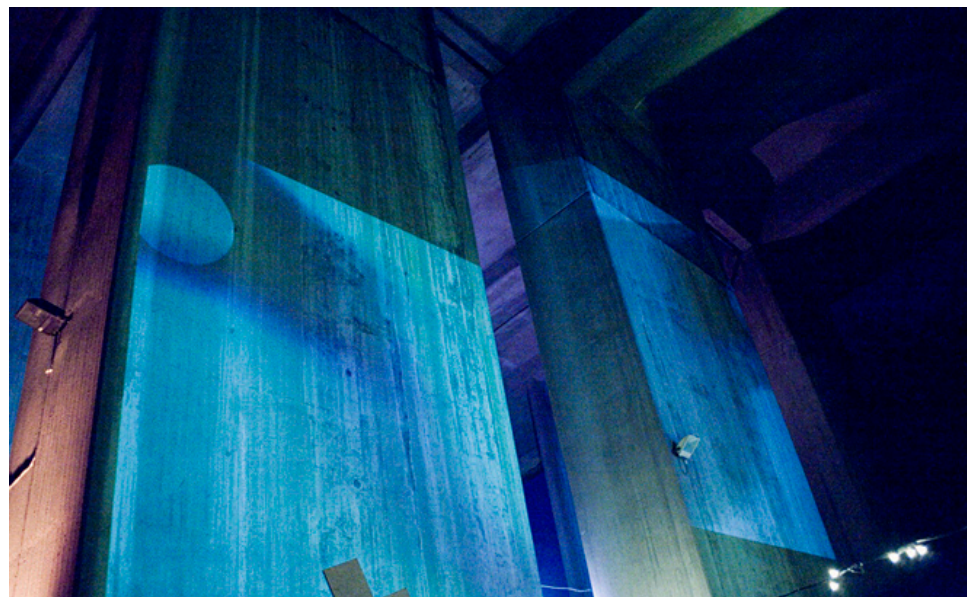
Då Eriksdalslunden till största delen ligger nedsänkt och skyddat finns här inga problem med vind, vilket annars kan var besvärligt med långsträckta områden. Slänterna skyddar väl, men solen sträcker sig ändå ned över större delen av området. Det ger gynnsamma förutsättningar både för växter och för människor.

En gång- och cykelväg går norr om Eriksdalslunden. Asfalten är i ganska dåligt skick utom just vid Eriksdalsbadet där den är nyanlagd. Gång- och cykelvägen har på båda sidor dåligt skött växtlighet, mycket sly och öppna jordpartier. Under själva broarna, vid pelarfästena växer inget alls. Det är en mycket svår plats för växter då det är brant lutning, sparsamt med solljus och inget regn alternativt forsande vatten vid de platser där regnet tränger ned och transporteras vidare. Det är idag öppen jordblandad sand vid brofästena som ser mycket tråkig ut. Vissa tider på dygnet skuggar broarna platsen men solen lyckas tränga ner under sommartid då den står högre och följaktligen när ovanför broarna.

I den östra delen låg sommarens klubb, Trädgården under bron. Arrangörerna skapade en klubb under Skanstullsbron, granne med Badmintonhallen. De hade under sommaren 2009 klubb flera dagar i veckan och det blev mycket populärt och uppskattat. Bropelarna skapar intressanta rum och avgränsningar som användes till bland annat filmvisningar och projicering av bilder. Området är dock dåligt skött och stängsel hägnar in området då det är en mycket brant slänt ner från Trädgården till the Low Line.

Analys

Det är påtagligt hur bortglömt detta område är. Parkeringen i östra delen har en liten avgränsning från spårytan genom en häck/ ett staket, som inte finns utmärkt på planen. Överlag är kartunderlaget mycket dåligt uppdaterat, inte ens Tekniska kontoret på Stockholms Stad har korrekt material. Det tyder antingen på att platsen inte ses som särskilt viktig, eller på att planbestämmelserna inte efterlevs och kontrolleras vilket innebär att folk improviserar och tar marken i



Till vänster:
Foton från
Trädgården
under bron
i somras.
(Bilder:
Trädgården
under
bron)



Ovan: Vy Eriksdalsbron, västerut
Nedan: Vy från Eriksdalsbron, österut.



anspråk som de vill. Eriksdalslunden är intressant i det hänseendet att platsen fungerar som en baksida var man är står och varifrån man än kommer. Området är delvis inhägnat men staketet är uppbrutet vilket gör att det är lätt att komma in ändå. Det finns alltså många smitvägar in på området vilket kan ge ett intryck av att något olagligt försiggår och bidrar till känslan av otrygghet.

Platsen har som angetts mycket sly och självsådd växtlighet precis som i the High Line. Det finns en stor variation av växtlighet med fokus på pionjärväxter och lättsådda växter. Jag får intrycket av att sedan Eriksdalsbadet anlades 1999 och man konstruerade den nya gångbron har detta område stått "bortglömt". Det finns mycket buskar och träd som har fått växa till sig, vilket tyder på att det är ett tag sedan någon rensning skedde. Vissa av träden har stått i betydligt mer än 10 år, exempelvis en stor vacker ek vid Eriksdalsbron och vissa träd vid bergrummet och slänten ovanför detta. Det mesta av växtligheten bortsett från de stora träden är dock max 10 år.

Områdets östra del är idag mycket tråkig då den används som parkeringsplats för kontorsarbetarna, samt soptipp för byggnadsmaterial, parkering och kontor för byggnadsarbetarna. Längre in i området har nämligen NCC tillfälliga baracker uppställda och just det området är avspärrat och markerat med en "Obehöriga äga ej tillträde-skytt". Att NCC använder halva området som sitt lager gör att platsen blir rätt otrevlig och läskig vilket är synd. Jag förstår att byggarbetare måste ställa upp portabla baracker någonstans och att material behöver förvaras, men jag tycker att detta område totalt förstörs genom att det behandlas på detta sätt. Det finns idag tydligen inget annat användningsområde för platsen, men jag ser potentialen och tror att man skulle kunna göra den till en mycket trevlig stadsdelspark. Området är över lag rätt nedgången med mycket skräp och tomma flaskor och borde rustas upp av både trygghets- och skönhetsaspekter då många passerar över det både dag och kvällstid.

Området omgärdas i nordväst av Eriksdalslundens koloniområde, en liten del av ett av Södermalms stora koloniområden. Själva

koloniområdet är mycket mysigt men det ligger precis intill spårområdet och jag misstänker att de inte tycker att det är så trevligt att ha en bortglömd, instängslad dyster plats som granne. Det är uppenbart att området används som nån sorts festplats då jag hittade ett antal tomma, trasiga flaskor där. Av detta skäl tror jag att kolonisterna sannerligen borde vara intresserade av att området rustas upp.

Eriksdalslunden karakteriseras främst av dess höjdskillnader. De branta slänterna kring området är en säkerhetsrisk och det rättfärdigar stängsel kring platsen, men inhägnaderna gör det svårt att ta sig upp och ned och skärmar av området. De är en viktig och problematisk del av området.

Detta område känns som en avskild del av staden, man tittar upp på livet. Besökaren är avskild från den omgivande staden men kan ändå betrakta den från håll. Det är som i the High Line, fast tvärtom. Där tittar man ner på livet. Det finns i båda fallen höga konstruktioner som omger platsen, i New York husen, I Stockholm broarna samt vissa hus. Det finns inga boende i omedelbar närhet, men däremot många en bit bort. I området finns annars mycket aktiviteter som exempelvis bad, gym, kontor, koloniområde, shopping och restauranger samt nära till kommunikationer.

Personlig reflektion

Eriksdalslunden har som angetts ovan även avgränsningar i höjdled då broarna ramar in området och ger det ett tak. Där finns en speciell stämning under broarna, något som få andra områden i Stockholm har. Under Skanstullsbron får jag känslan av att stå i ett sakralt rum, jag får en minnesild av en brutalistisk kyrka i ett gammalt nummer av Arkitektur jag sett. De vackra bågarna av betong är i sin enkelhet alldeles geniala och ger verkligen en speciell stämning till platsen. Skansbron är öppningsbar och under sommarhalvåret slussas många båtar igenom denna, och detta kan innebära att folk blir stående för att titta. Mitt område ligger precis i anslutning till slussen och det är



Ovan: Vy över Eriksdalslunden från Eriksdalsgatan/ Gräsgatan.
Nedan: Vy söderut över Stockholm som skulle kunna utnyttjas bättre.





Ovan: Eriksdalslundens koloniområde
Nedan: Slänten under Johanneshovsbron, norrut



troligt att de människor som passerar området skulle tycka om att ha en park i närheten att använda sig av.

Bergrummet är en märklig del av platsen. Jag funderar på varför denna plats är läskig och vad man skulle kunna göra åt det. Det strålar liksom ut kyla från bergrummet, då stenen magasinerar den kyla som finns innanför. Det känns obehagligt att stå vid dörrarna och veta att det finns en stor sal därinne som man är utestängd från. Just de stora portarna är nog en del av det obehagliga, eftersom de inte är helt täta anar man genom springorna vad som finns därinne men känner sig utestängd. Spåret fortsätter in i bergrummet vilket är intressant men kanske också bidrar till stämningen. Man undrar hur stort bergrummet är, var spåret slutar och vad det har för syfte. Det är överhuvudtaget många frågor som snurrar när man står vid bergrummet. En stor del av rädslan man känner där beror, tror jag, på att man inte vet vad det är innanför och om man får vara där. Det är en känsla av osäkerhet blandat med den kyla som strålar ut från bergrummet och allt skräp runt omkring som tyder på att folk besöker denna plats.

Som jag uppfattat det är detta område en vit fläck på kartan. Folk verkar inte ens ha reflekterat över att det är en plats. Den har idag ingen funktion men ligger mellan viktiga målpunkter och skulle kunna användas betydligt bättre. Jag vågar dock mig på en gissning att kolonisterna, de boende, passerande och skolbarn alla skulle uppskatta en upprustning av området.

Historia

I en fotobok läser jag om Södermalm och om stadsdelens historiska bakgrund (Fogelström, 1967). I början av 1900-talet är Södermalm Stockholms södra utkant. Vid Skanstull ligger de stora växthuset norr om tullen (norr om Hammarby kanal) och slakterierna söder om tullen, där Hammarby Sjöstad idag växer fram. Där Folksams hus nu står låg växthuset i stadens trädgård, grönsaksodlingar som försörjde stora delar av stadens befolkning.

I slutet av 1800-talet beslutas om anläggandet av en stambana från Göteborg till Stockholm (Wingren, 1976). Ändstationen byggs på Södermalm, nordväst om Eriksdalslunden, och kallas Södra station. Man beslutar sig snart för att bygga ihop Stockholms norra och södra station. Sträckningen genom Södermalm skulle komma att ske genom en bergstunnel och hela sammanbindningen av järnvägen invigs 1871. Tunneln under Södermalm blir ca 430 m lång och på många ställen framträder den naturliga bergväggen. Järnvägstunneln används av SJ ända till 1954 då den nuvarande tunneln byggs i ett mer västligt läge samtidigt som den nya Centralbron konstrueras. Den gamla tunneln blir ett tomt och ödsligt bergrum. Ett stycke in i tunneln finns nu skyddsrum som i fredstid används som magasin av Stadsmuseet. Sedan järnvägstrafiken upphörde övergick tunneln i slutet av 1960-talet från SJ i stadens ägo. Sedan dess har de kommunala myndigheterna försökt hitta en lämplig användning för den. Under Södermalm finns således ett antal gamla oanvända järnvägstunnlar och bergrum.

Under ett tiotal år i mitten av 1900-talet är området vid Södra Station en intensiv plats för handel och transport. Vagnslasttrafiken stiger under krigsåren och man skickar därför tågagnar fram och tillbaka till Hammarby för lastning och lossning. Kaotiska förhållanden råder. Samordning av transportmedel blir därför tidigt uppmärksammat och debatterat. Järnvägen byggs upp då fullastade järnvägsvagnar är mest ekonomiskt och praktiskt. Spåren finns idag delvis kvar och rälsen som går genom mitt område är en rest från denna tid (Karlsson, 1983).

I Stockholmsortens regionplan i början av 1960-talet (Karlsson, 1983) kan man läsa om planerna på den första tunneln under Södra Bergen som anläggs för att föra samman norra och södra stambanan. Den är numera avstängd för trafik och spåren är upprivna. Järnvägstrafik på Årstabron invigs 1929. Före Årstabrons tid går trafiken över en järnvägsbank vid Liljeholmen och längs Maria Bangata. En spegelbild av Maria bangata är Katarina Bangata, då planer finns i slutet av 1800-talet att via bank över Hammarby sjö leda en järnväg från Södertörn in till Södra station. Från Södra station går nu en järnväg genom två tunnlar förbi Tanto och Eriksdal.



Ovan: slänten under Eriksdalsbron, norrut.

Nedan: slänten mellan Eriksdalsbron och Skanstullsbron, norrut





Det obehagliga berggrummet i västra delen av området



Eriksdalsbadets tillkomst

I *Beskrivning till förslag till ändrad och utvidgad stadsplan för Skansbron och Skanstullsbron m.m.* (Wohlin, 1977) anges området kring spåret som leder till Södra Hammarbyhamnen som specialområde för järnvägstrafikändamål, alltså hela Eriksdalslunden. Planförslaget kommer till för att man vill bygga ut Söderleden med en ny högbro, Skanstullsbron, som ska ansluta till Skansbron. En badmintonhall mellan Skanstullsbron och den nya högbron föreslås också. Under Skanstullsbron har utlagts ett specialområde för upplagsverksamhet. Det är tydligt att redan på 70-talet sågs området under broarna som en restyta som bäst lämpades för parkering och förvaringsyta. Skansbron byggs på 1940-talet och Skanstullsbron står klar runt 1980 (Lantz & Wolodarski, 1996).

I *Förslag till detaljplan för kv. Märden m.m.* (Malm, Inghe & Pontvik, 1991) vill man koppla samman Årstavikens strandpromenad med promenadstråket längs Hammarbyleden. En trappa ner från Skansbron planeras. Under rubriken järnvägstrafik konstateras att två genomgående spår finns längs kajen. Spåren har mycket dålig teknisk standard och planförslaget redovisar att båda dessa spår rivs upp och att ett nytt spår anläggs försänkt i kajplanet. Längs kajen finns idag ett spår och så redovisas det även på underlaget, men viljan sträckte sig tydligen inte hela vägen in i Eriksdalslunden. Idag finns två spår markerade på det befintliga kartunderlaget över Eriksdalslunden, trots att det endast finns ett i verkligheten.

I *Detaljplan för Eriksdalsbadet* (Lantz & Wolodarski, 1996) planeras det nya Eriksdalsbadet. Ett friluftsbad fanns här sedan 60-talet men behov fanns av ett nytt och modernare. Redan då fanns en bro över järnvägsspåren för att komma till badets huvudentré.

Skanstullsbron liksom Skansbron och slusskajerna har stort kulturhistoriskt värde enligt detaljplanen.

Fortsättningsvis nämns spåren i detaljplanen som ett järnvägsreservat som löper genom området i östvästlig riktning. Järnvägsstråket som tangerar området i norr inverkar inte störande på friluftsbadets närmiljö och bibehålls för framtida behov (Lantz & Wolodarski, 1996).



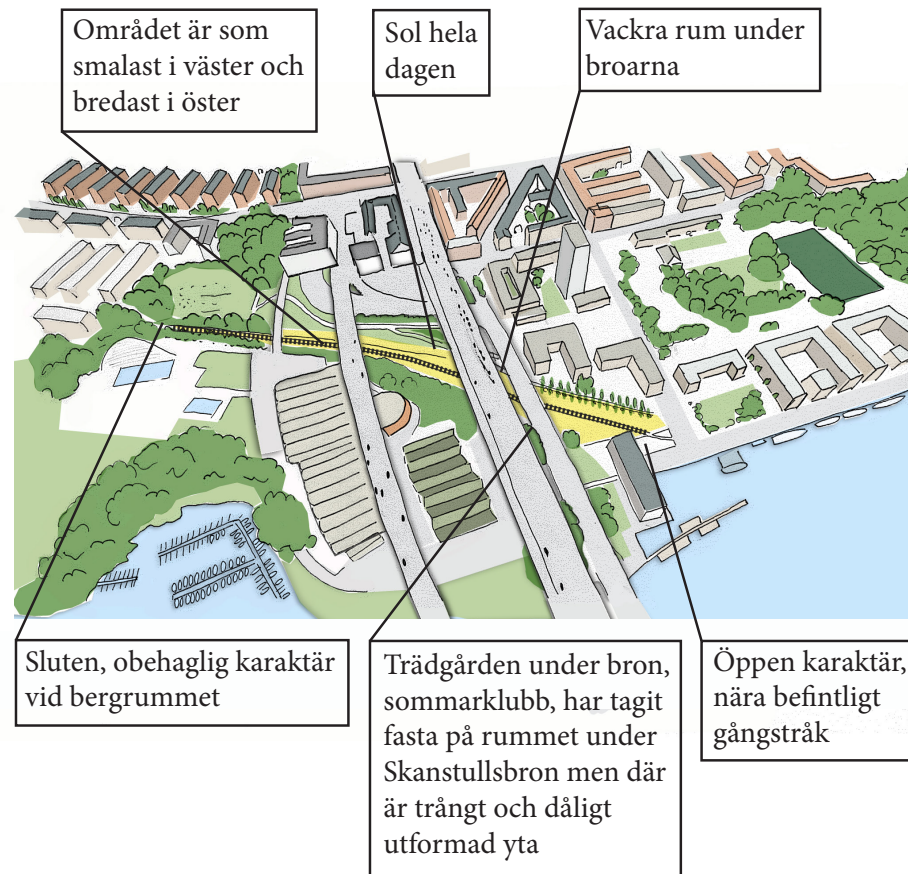
Ovan: Eriksdalsbron sedd från spåren, norrut
Nedan: Området i markhöjd, österut



KARAKTÄR OCH RUMSLIGHET

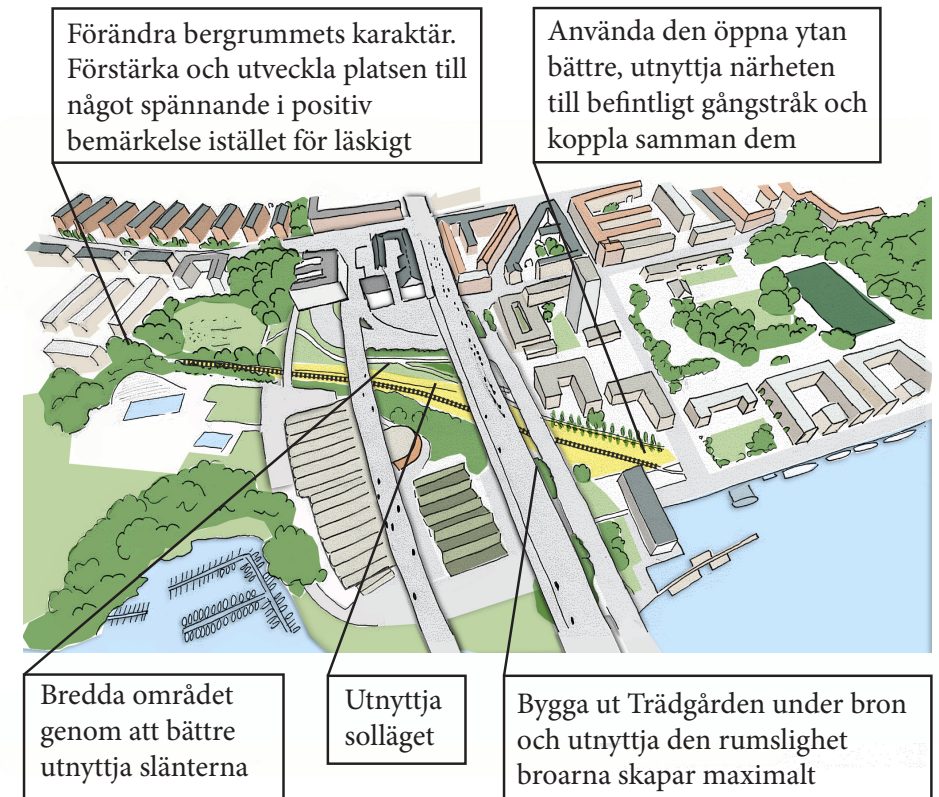
INVENTERING OCH ANALYS

Platsen har en intressant karaktär, sluten i väster och öppen i öster. Den är idag full av bråte och skräp och utgör delvis en parkeringsplats. I norr, väst och söder hägnas området in av stängsel. Dess spontana växtlighet skapar en känsla av bortglömdhet. Slänterna skapar en skyddad plats och ger ett gynnsamt klimat och mycket lite vind. Solen når större delen. Platsen har en tydlig avgränsning av broarna men är öppen i längsgående riktning.



PROGRAM

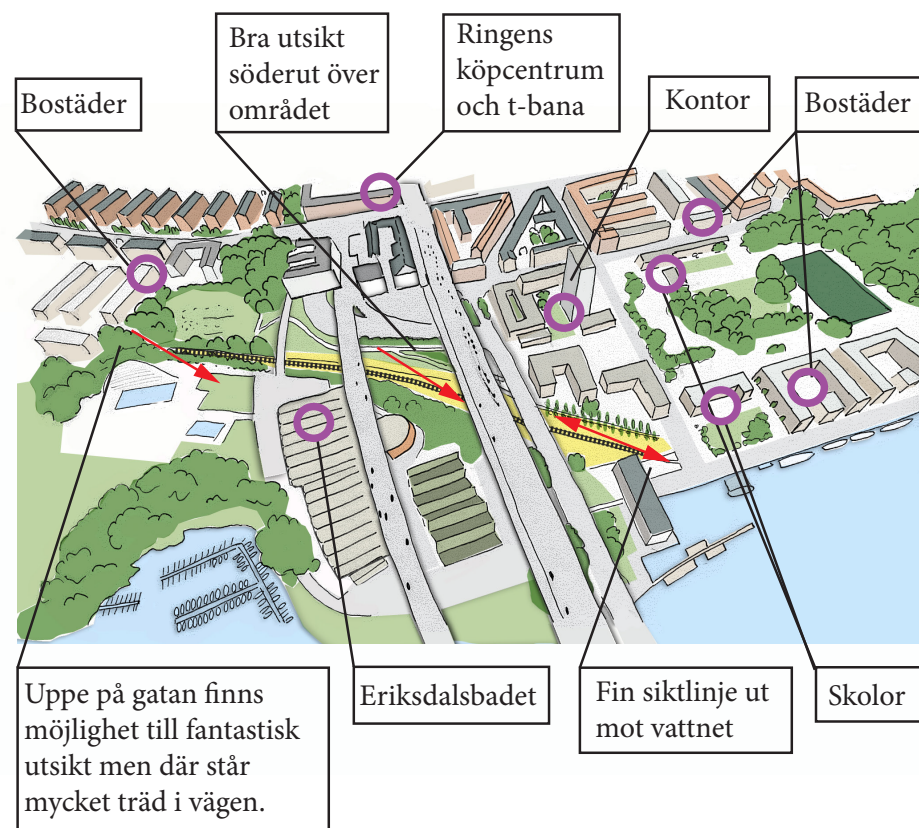
Platsens karaktär behöver förändras, det dåliga måste vändas till något positivt. Området bör rustas upp från grunden och få en mer varierad utformning. Den linjära formen behöver både förstärkas och brytas upp, området behöver få en tydlig karaktär och identitet. Staketet bör tas bort eller snyggas till, hela området behöver bli mer tillgängligt.



MÅLPUNKTER OCH SIKTLINJER

INVENTERING OCH ANALYS

Målpunkter i form av bostäder och kontor finns norr om området. Andra tydliga attraktioner är Ringens köpcentrum, Eriksdalsbadet, och promenadstråket längs Årstaviken. De avgränsningar som finns är tydliga och påverkar siktlinjerna. Man ser främst i väst-östlig riktning men också ut mot vattnet från områdets östra del.



○ Målpunkt i området
→ Siktlinje

PROGRAM

Då områdets naturliga förutsättningar gör att det ligger inklämt är sikten begränsad. Men om slänterna skulle utnyttjas bättre och en utsiktsplats anläggs ovanför bergrummet blir det stor skillnad, en mer diversifierad karaktär. Denna plats ska självklart bli den viktigaste målpunkten i området!

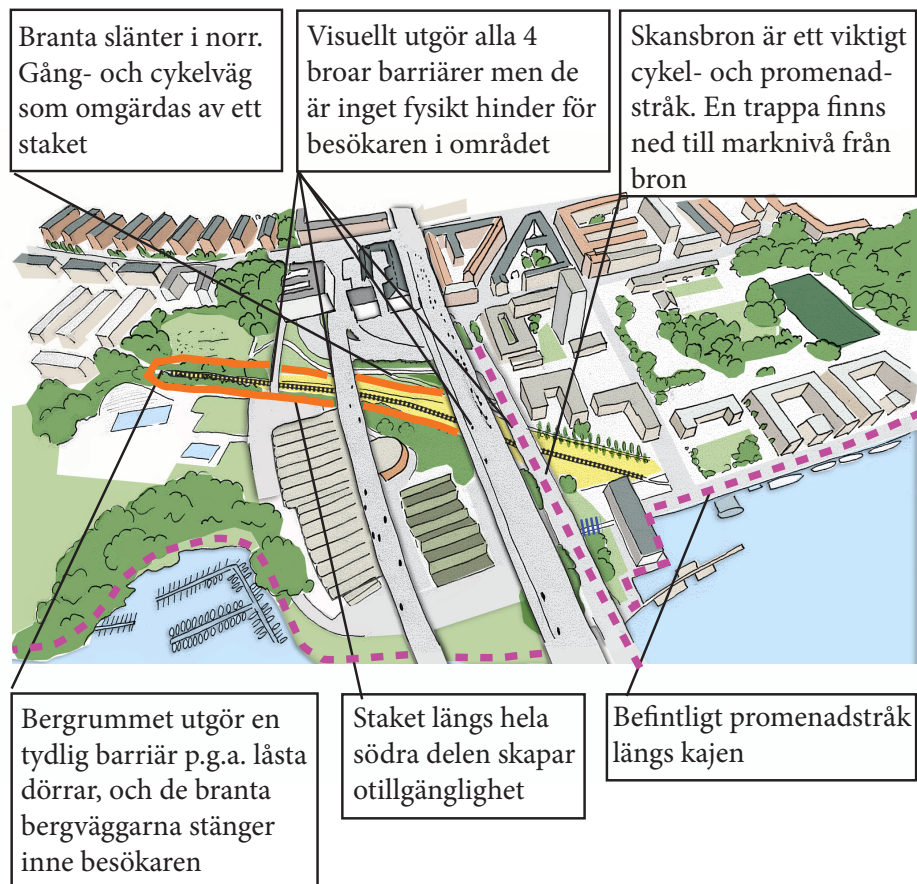


▲ Ny utblickspunkt

STRÅK OCH BARRIÄRER

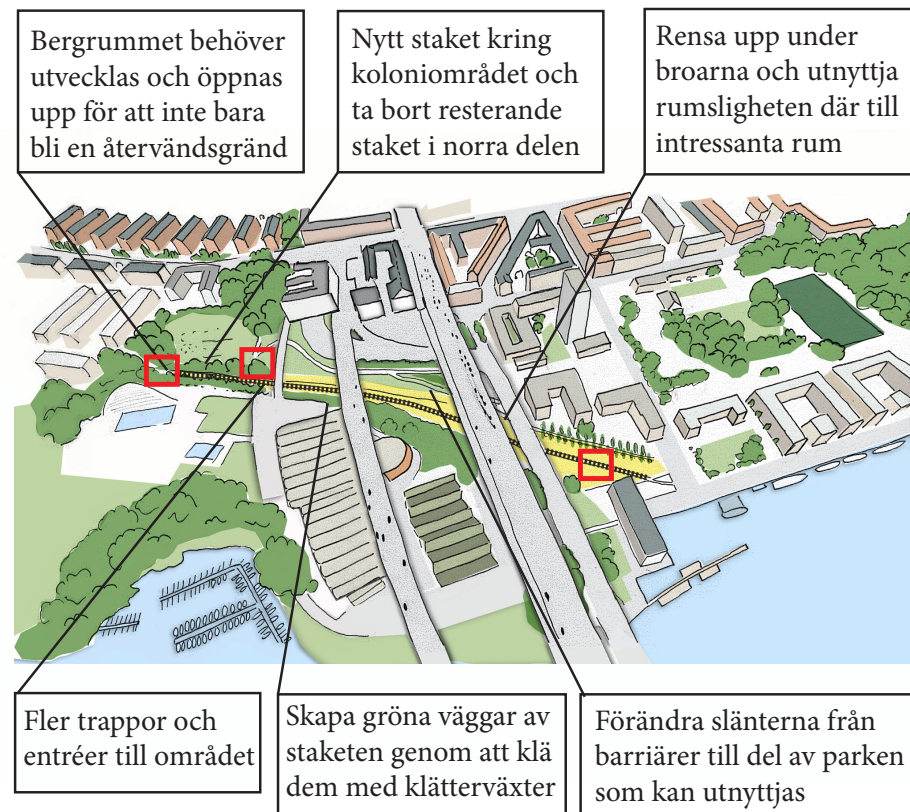
INVENTERING OCH ANALYS

Området hägnas till största delen in av staket. Endast i östra och nordöstra delen är det öppet. Entréer saknas i princip i dagsläget. Ett fint promenadstråk finns i öst-västlig riktning längs Årstaviken och Hammarby kanal. Ett annat gångstråk löper längs Skansbron. Broarna utgör både stråk och barriärer då många färdas på dem men de är visuella barriärer i området.



PROGRAM

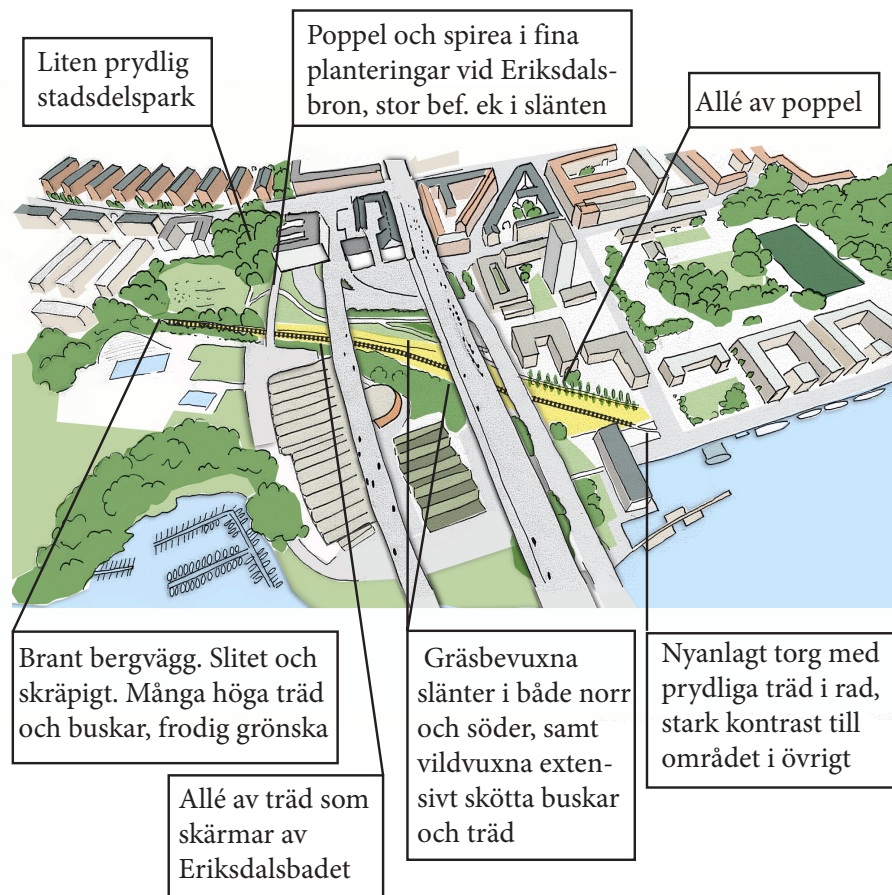
Broarna går inte att förändra men jag kan förändra synen på dem, utnyttja rummen som skapas under dem. Staketet söderut mot Eriksdalsbadet går inte heller att tas bort men kan döljas/ göras trevligare med klätterväxter. Hela parken bör utvecklas till ett gångstråk med entréer i olika delar.



VÄXTLIGHET

INVENTERING OCH ANALYS

Området karakteriseras av en spontan växtlighet som till största delen sköter sig själv. Markförhållandena påverkar givetvis växterna, de branta slänterna är främst bevuxna av olika gräsarter och buskar. Endast vid Eriksdalsbron syns tecken på planterad och skött växtlighet. I östra delen, vid Östgötagatan 100, finns ett nyanlagt torg med körsbärsträd.



PROGRAM

Den spontana växtligheten har helt tagit över platsen men är också en del av dess karaktär. Jag vill behålla känslan av en urban park men rensa ut och skapa mer organiserade planteringsbäddar för att förbättra markförhållandena. De branta slänterna är ett problem och bör tas tillvara genom terrasseringsar så de kan utnyttjas bättre. Området får olika rum genom variation av växtmaterial, från djungel i väster till stäpp på mitten följt av odling och slutligen en mer ordnad karaktär i form av prydnadsträd vid östra entrétorget



SWOT

STRENGTH- STYRKA

Friyta till trång stadsdel
Annorlunda, spännande karaktär
Uthålligt perspektiv
Växtmaterialet
Offentlig plats
Kopplar samman promenadstråk
och parker i området
Finns likheter med the High Line
Urban plats
Kulturella inslag i området
Avskild del av stadsdelen

WEAKNESS- SVAGHET

Barriärerna
Trångt
Branta slänter
Känns som baksida
Finns skillnader med the High Line
Urban plats
Avskild del av stadsdelen
Skugga på vintern
Otryggt
Ska "överblivna" ytor tillrättaläggas?

OPPORTUNITIES- MÖJLIGHETER

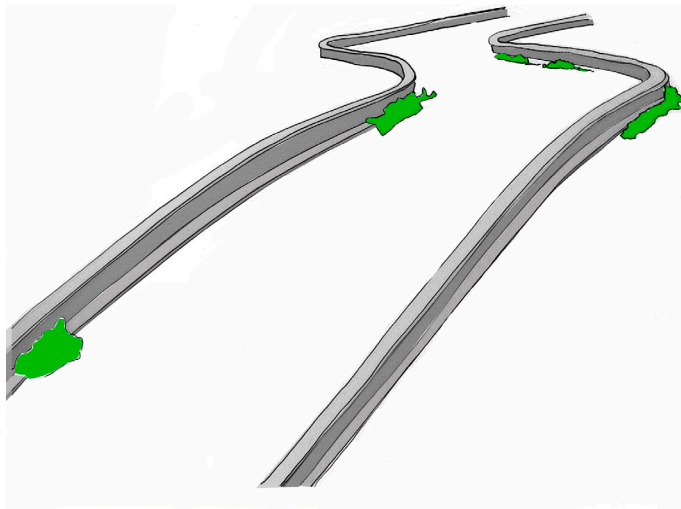
Läget
Utbyggnad av Götgatan
Publikt stöd och samarbete
Kan bli en unik park
Utveckla de kulturella aktiviteterna
Skapa intressanta rum under
broarna
Möjlighet för folk utan kolonilott
att odla
Utomhusklubb som inte stör
boende

THREAT- HOT

Trafiken
Utbyggnad av Götgatan
Planer på att ta bort rälsen
Ekonomi

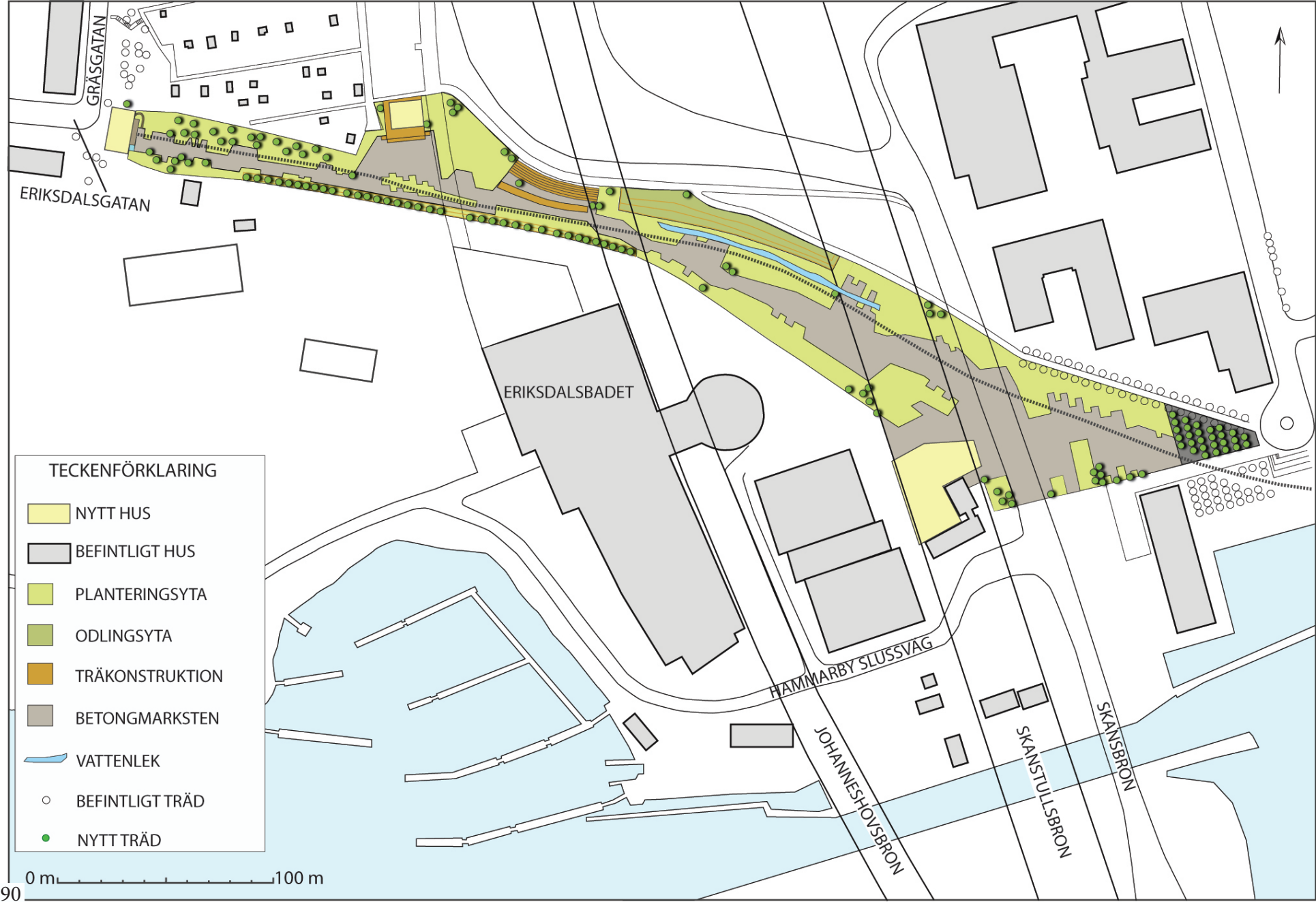
Bilder från östra delen av Eriksdalslunden, parkeringen och det lilla torget nedanför Katsan-huset





FÖRSLAGET

ILLUSTRATIONSPLAN THE LOW LINE



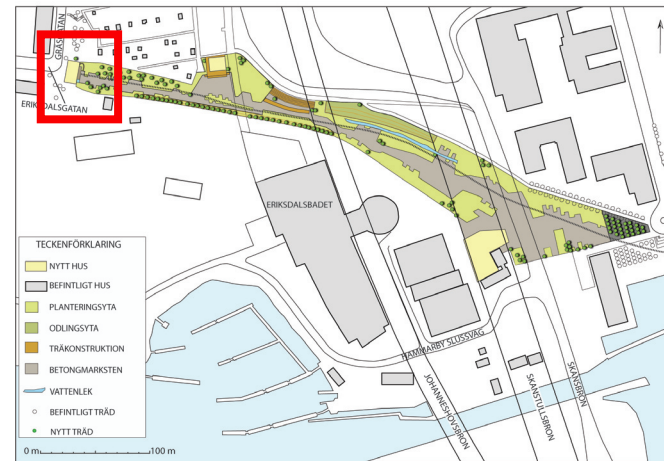
THE LOW LINE

Jag har en tydlig vision om denna park. Jag vill att den ska bli Stockholmarnas nya favoritområde, för att det här finns en inbjudande stämning och möjlighet till avkopplande aktiviteter. Här får man vara sig själv och göra som man vill. Det finns café, restaurang och bar vilket gör att den kan utnyttjas hela dagen och kvällen. En klubb finns sommartid och många olika typer av kulturella evenemang avlöser varandra under året. Här kan man titta ut över staden och människorna då den har olika nivåer och även kan betraktas uppifrån från tre olika broar.

En demokratisk anda ska prägla parken och skolbarn ska här få odla och lära sig hur en växt eller grönsaks livscykel ser ut, något som barn utan skolgård inte har möjlighet till idag. Det ska bli en mötesplats, en urban park, där det viktigaste är människorna och aktiviteterna men också där man kan slappna av och ta en paus från det hektiska livet storstaden ofta utgör. Man ska här själv kunna påverka platsen. Denna park ska debatteras och diskuteras, för det är det som är nyckeln till en levande plats. Inget är här statiskt, med tiden förändras utformningen beroende på besökarnas önskemål och engagemang. Jag vill bevara den ursprungliga känslan av en speciell plats men förstärka den och tillföra något extra, berika staden.

Gestaltung

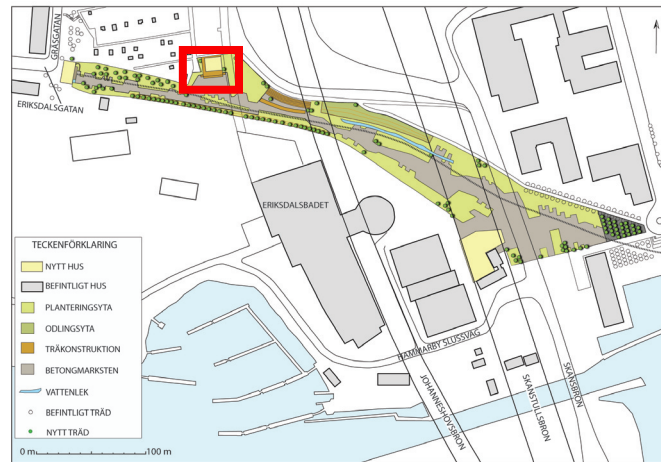
Jag har i min gestaltning utgått från att de idéförslag som presenterats i tidningen *Metro* under hösten kommer att genomföras på ett eller annat sätt. Detta innebär att jag förutsätter att ett Ungdomens hus kommer att byggas vid Liljeholmsbron och en utbyggd Götgatan kommer att gå från Skanstull till Gullmarsplan. Syftet med mitt förslag är att på ett idéstadie visa på hur man skulle kunna anlägga en park i Stockholm med inspiration från the High Line. Jag anser inte att det är relevant att detaljgestalta denna park då jag som tidigare nämnts tycker att den demokratiska aspekten är viktig och skulle vilja



Ovan: Bildens placering på Illustrationsplanen.

Nedan: Den västra entrén med trappa och hiss. På gatunivå anläggs en utsiktsplats.





Ovan: Bildens placering på Illustrationsplanen.
Nedan: Den norra entrén med café och trädäck.



ha med boende och intressenter i utformandet av parken. Nu finns ju ett ypperligt bevis på att medborgardeltagande fungerar!

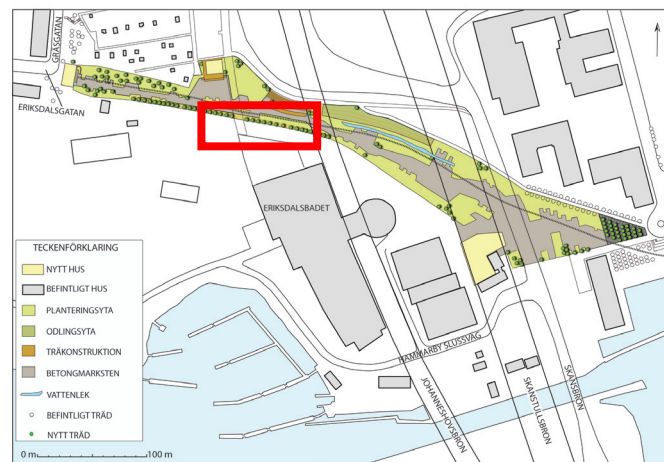
Jag har valt att behålla de befintliga gränserna och fysiska barriärerna, som exempelvis Eriksdalsbron och den asfalterade remsan i östra delen, norr om Katsan-huset. Då stadsbyggnadskontoret inte har aktuellt kartmaterial har jag valt att inte fästa alltför stor vikt vid detaljer och mått. I de flesta fall har jag hanterat slänterna som en del av parken, men de är utvecklade till terrasseringar. Det förstärker också den tredimensionella känslan i parken, en stegring mot broarnas olika höjd samt bropelarnas och husens starka vertikala inslag. Som motvikt till detta vertikala formspråk kan de horisontella terrasseringarna lugna och motverka den platta känslan man annars får. I mitt förslag har terrasseringarna olika uttryck. Ibland är de enbart planteringsytor med kantstöd av corténstål. I andra fall kan de nyttjas som odlingsbäddar. För att ansluta till den odlingstradition som präglar området både historiskt och idag anläggs små odlingslotter där exempelvis skolbarn utan grön skolgård kan få odla och skörda, eller andra intresserade. Här kan de lära sig om växter och samtidigt få sköta om det de odlar. Dessa bör drivas av personal i utbildningssyfte och för att få folk att intressera sig för lokal odling. Kanske kan Trädgården under bron få en egen lott och odla grönsaker som de kan tillaga och servera på sin restaurang. Mer lokalt kan det inte bli!

Västra entrén har en djungelkänsla med mycket buskage och klättrväxter. Här finns både hiss och trappor som tar en ner till parken. Gatunivån är cirka 24 meter över havet vilket gör denna punkt till en fantastisk utsiktsplats över staden. Vegetationen har tunnats ut och tagits bort och ersatts med lägre buskage för att man ska få en bättre vy. En byggnad i glas utgör entrén på gatunivå och här leder trappor ned till en lägre nivå, med ett däck ut över parken. Trappan slingrar sig ner längs sluttningen och är omgiven av grönska. Här växer exempelvis Rönnsamak och andra buskar och träd som utmärker sig genom form eller färg. Mossa får gärna täcka delar av väggen och berget. Bergrummet och platsen utanför är en fantastisk yta för teater, gallerier och andra konstnärliga aktiviteter. Konsten är

ju en viktig del av the High Line där man låter lokala konstnärer sätta upp sina verk i parken, och även konserter, teatrar och liknande spelas på the High Line. Det är något som verkligen är värt att satsa på i Stockholm också, speciellt med tanke på att det sattes upp en teater i bergrummet i somras och att Trädgården under bron blev en sådan succé, området är redan etablerat som ett vattenhål för kultur. Det handlar om att ta tillvara på de lokala intressena i området. Frågan är om det går att göra något åt kylan i bergrummet för den är mycket påtaglig. Vad krävs för att man ska känna en grundläggande trygghet? Det viktigaste är att öppna upp bergrummet och på något sätt minska den kylslagna luften där. Belysning finns längs spåren och lyser upp hela parken.

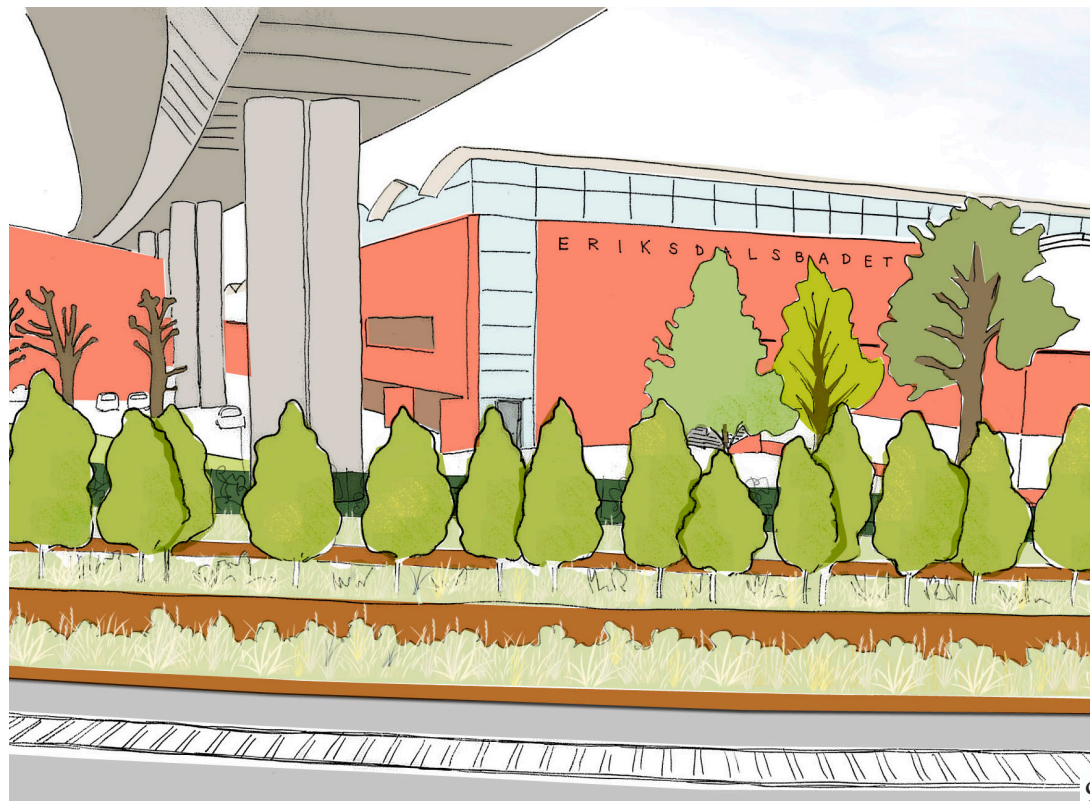
Parkens avgränsningar är en viktig men besvärlig del av gestaltningen. Avgränsning behövs fortfarande på något sätt mellan Eriksdalslundens koloniområde och the Low Line men genom ett lägre staket i smidesjärn eller liknande. Beroende på hur kolonisterna vill ha det ser jag att de är med och utformar detta enligt sina önskemål. Då de avgränsande ytor till stor del är privata eller kräver inträde är det viktigt att grannarna är nöjda med parken och att staketet behålls, men i ett bättre och snyggare skick. Staketet mot Eriksdalsbadet måste också få vara kvar på vissa ställen men jag gör något trevligare av dessa stängsel, och täcker dem med klätterväxter, exempelvis klematis och vildvin. Portar i staketet finns vid strategiska platser så att besökare lätt ska kunna ta sig till och från området.

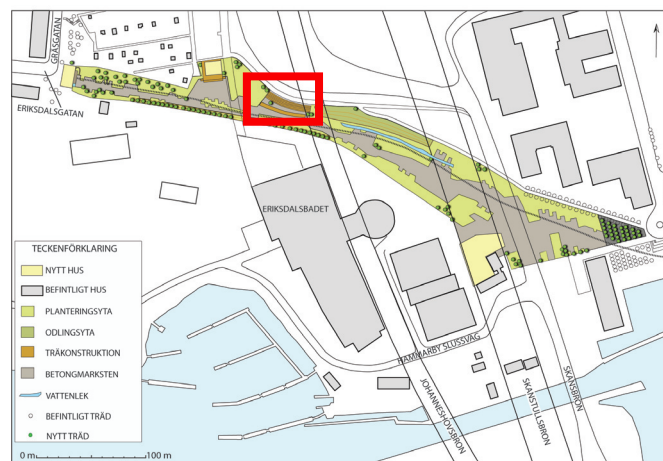
Vid Eriksdalsbron ligger parkens norra entré. Den är viktig då många människor passerar här varje dag. Entrén är öppen och inbjudande och lätt att nå. Här ligger ett café i souterrängstil med grönt tak av utställningsmässiga och estetiska skäl. Gräset kyler ner luften och huset smälter in i omgivningen om man tittar på det uppifrån, från Clarion exempelvis. Här kan man köpa fika och huset utgör också ett aktivitetscentra där info om parken annonseras och aktivitetsgrupper kan samlas. Den norra entrén ansluter till gångvägen som leder upp till Ringen och tunnelbanan. Runt caféet finns trädäck och trappor som leder ner till parken. Avgränsningen mot Eriksdalsbadet har



Ovan: Bildens placering på Illustrationsplanen.

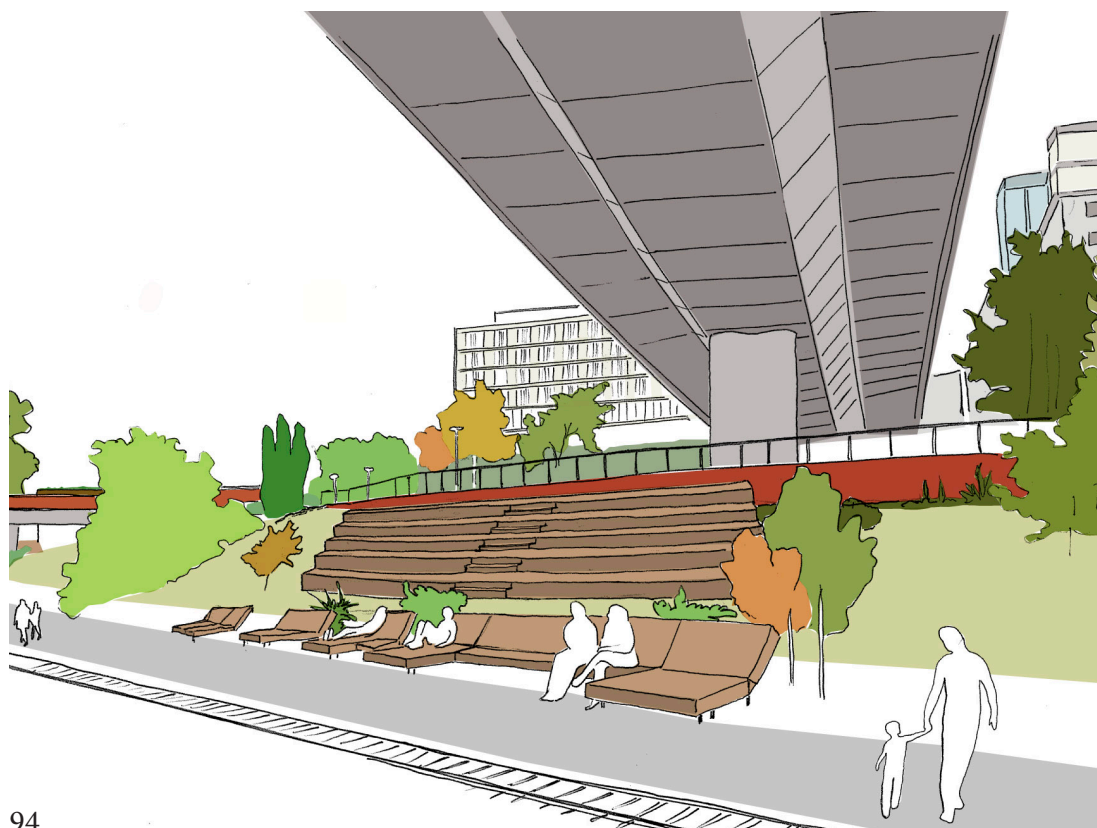
Nedan: Slänten mot Eriksdalsbadet blir terrasserade planteringar och staketet får en beklädnad av klätterväxter.





Ovan: Bildens placering på Illustrationsplanen.

Nedan: Soldäck under Johanneshovsbron med graderade sittplatser i slänten.



blivit planteringsytor med olika sorters gräs och perenner. De tar upp höjdskillnaden genom terrassering och har kantstöd av corténstål.

Slänten upp mot Skanstull har gradänger för att man ska kunna utnyttja även det utrymmet. Där finns omväxlande planteringsbäddar och gångvägar och trappor. Parken har på ett lekfullt sätt behandlat känslan av att ligga inklämd och lyfter nu sig i olika nivåer.

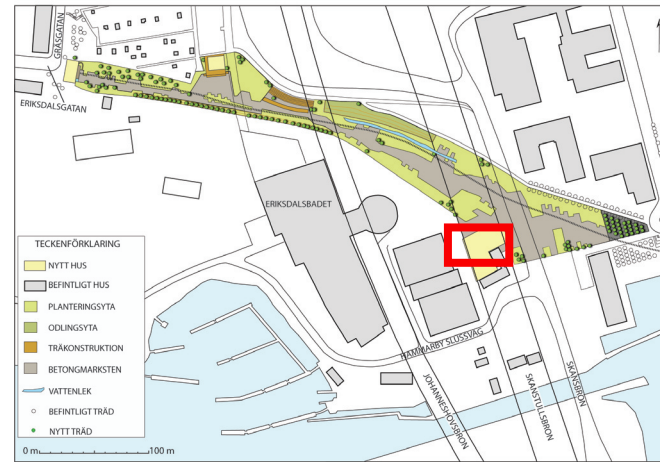
Under Johanneshovsbron tas den kraftiga höjdskillnaden upp i form av sittbara trappsteg, en konstruktion i trä längs med släntens lutning i form av trappsteg som man kan sitta på och njuta av solen. Närmast spåren, på marknivå, finns även solstolar i trä. Här är sol fram till på eftermiddagen. Denna plats ligger i mitten av parken, där den kröker sig, vilket gör att man här ser ut över en stor del av området. Under Johanneshovsbron, på den norra sidan, finns sittplatser i trä för bästa solläge. Dessa broar är enligt mig vackrast underifrån och jag tror att många skulle kunna uppskatta deras skönhet. Många cyklar eller går över broarna varje dag, det vore roligt om de också kunde få uppskatta dess arkitektur från en annan synvinkel. Att broarna inte bara blir ett nödvändigt medel för att ta sig från en plats till en annan, utan att de också kan uppskattas för sitt utseende.

Under Skanstullsbron har Trädgården under bron utvecklat sin verksamhet och integrerats i parken. Slänten under bron har blivit gradänger som utgör en trevlig och inbjudande entré till klubben och restaurangen. Här är numera ett aktivitetscenter, mer levande under sommarhalvåret, men med aktiviteter även under vintern, filmvisning på broarna, Ice Bar, konstutställning och liknande. Under sommaren är klubben igång och attraherar folk kvälls- och nattetid vilket ger en tryggare känsla. Folk i rörelse under alla tider på dygnet är en viktigt grund för att motverka otrygghet. De branta slänterna har blivit inbjudande trappor och avsatser, en graderad plaza.

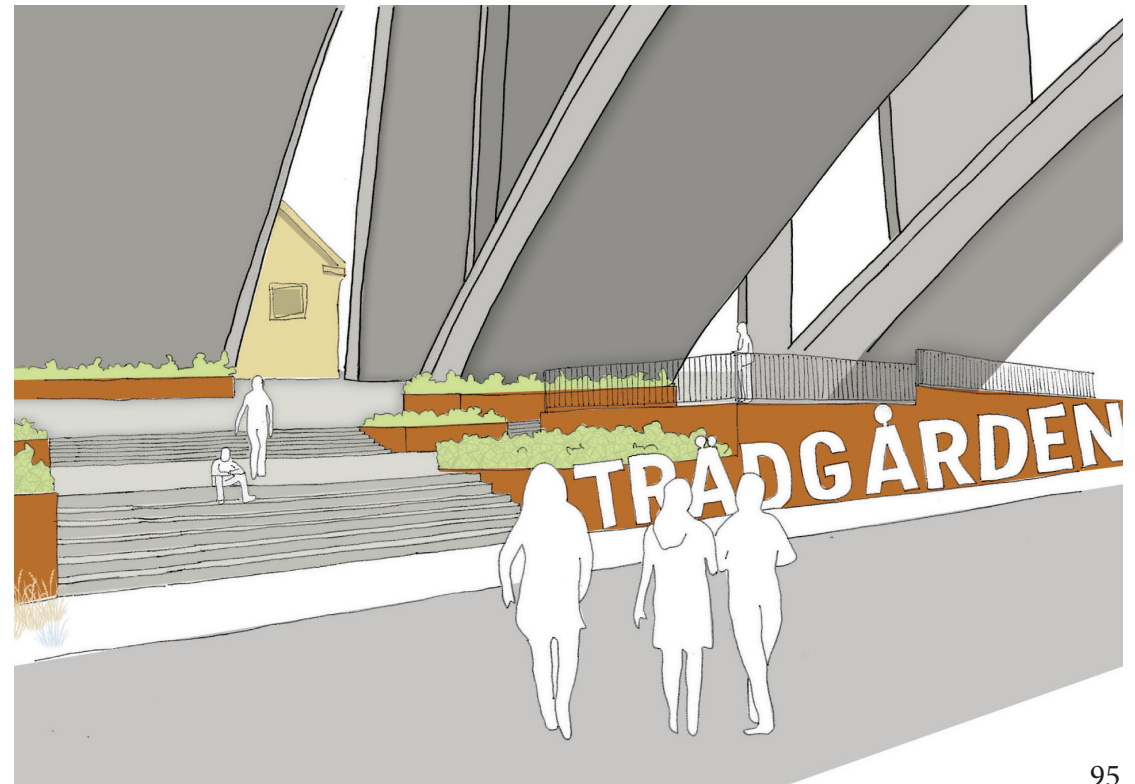
Ett vattenspel finns i området kring Skanstullsbron som kan användas för hantering av dagvatten och samtidigt som ett element för lek eller svalka. Här växer vattenväxter som lämpar sig väl för områdets

Markmaterialet är på de flesta ställena markbetong för att parken ska kunna användas även av funktionshindrade eller andra med svårigheter att röra sig. Partier av grus finns också men utgör inte gångytor, de är främst i planteringsbäddarna samt i den utbyggda östra entrétorget. Man kan lätt ta sig genom parken på längden. Hiss finns på två ställen, i den västra entrén samt i områdets östra del, från Skansbron ner till parken. Eftersom jag förutsätter att utbyggnad av Götgatan sker men inte har några illustrationsplaner eller ritningar på denna utbyggnad har jag inte placerat in denna entré på min illustrationsplan.

Den östra entrén är den enda som ligger i marknivå. Den är lockande men skymmer inte sikten, då man här har en fin siktlinje mot vattnet. Den östra entrén har inga tydliga avgränsningar då ingen ingång eller port finns, och utgör en kontrast till de andra entréerna som är väldigt tydliga och kräver trappor eller hiss för att ta sig ner till parken. Mitt förslag utvecklar det lilla befintliga torget utanför Katsan-huset och låter det fortsätta in i parken. Körsbärsträd planteras i rader som ansluter till de som anlagts där tidigare, men med utrymme för gångvägen och spåren. I mitt förslag får utvidgningen av torget en beläggning av mörkgrå singel. På detta sätt blir entrén mer tydlig och sammanhållen. Träden är av arten *Prunus* 'Spire', relativt smala och har en hög och smal krona som inte skymmer sikten. De har vacker blomning på våren och fantastisk höstfärg. Här finns ett lekfullt markmönster av markbetong och planteringsytor.



Nedan: Trädgården under bron utvecklas och bli permanent. De branta slänterna görs om till terrasseringsringar som både används som planteringsytor och som en trappformad plaza.



BESKRIVNING AV THE LOW LINE, IDÉGESTALTNING

VÄSTRA ENTRÉN

Trappa
Hiss
Utsiktsplats
Djungel
Växtlighet: Skog
Öppet och inbjudande bergrum
med kulturella aktiviteter

NORRRA ENTRÉN

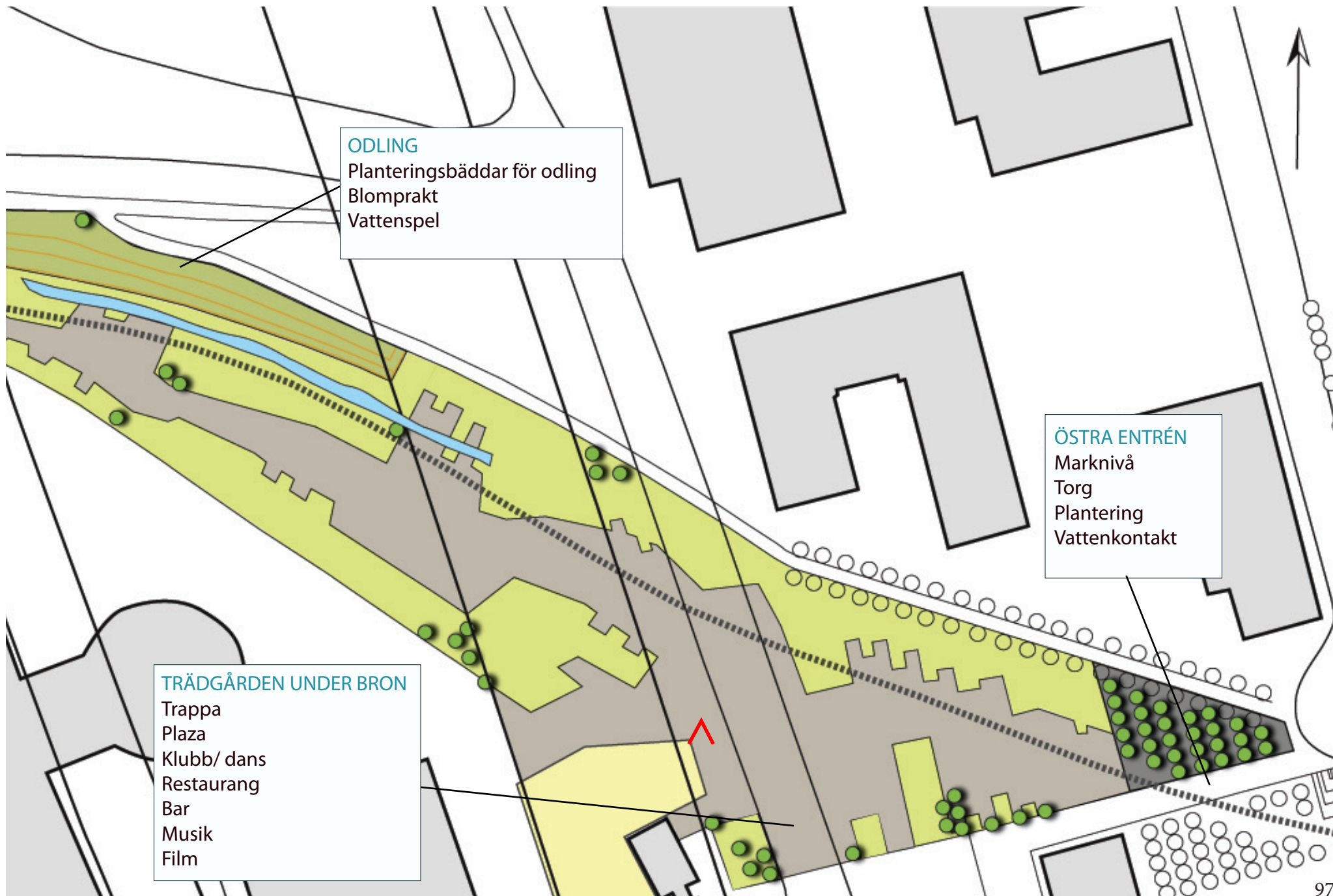
Trappa
Plaza
Aktivitetscenter
Café
Växtlighet: Gräs/ Stäpp

SOLDÄCK

Terrassering med sittbara
trappsteg
Solstolar
Bra sikt över parken

> Synvinklar. Refererar till bilder på sid 91-95

0 m 100 m



Växtmaterial

Jag anser att växtmaterialet är en mycket viktig del för platsens karaktär, och om möjligt ännu viktigare i the Low Line då dess urbana karaktär är tydlig. Man kan med växtmaterialet antingen förstärka denna urbana känsla, eller motverka den. Jag har inventerat Eriksdalslunden och använder mig av de arter av buskar och träd som redan växer på platsen, men med vissa skillnader i sorter, och jag har lagt till många nya sorters prydnadsgräs. Trafikens inverkan, de höga broarna som ramar in området och den begränsade ytan gör det omöjligt att plantera höga träd och klippt gräsmatta. Området har en tydlig urban karaktär vilket jag förstärker och skapar en spännande plats. Jag vill uppmuntra människor till att ta sig tid. Man kan använda sig av krökta gångvägar, sittplatser i inbjudande miljöer och liknande. Parken har en nedtonad skala och dimension även om den ligger som den gör. Jag tror inte att en urban miljö och en trevlig park behöver vara motsatser. Trots de enorma dimensionerna som broarna utgör, är det viktigt att få till rätt skala och rumslighet.

Precis som på the High Line vill jag också använda mig av olika prydnadsgräs. Detta av främst två orsaker. För det första växer det redan mycket gräs på platsen och detta skapar en känsla som jag vill förmedla vidare. För det andra så är marken idag belagd till stor del med grus, och de vackra karaktärerna och formerna hos gräs framträder vackert då de planteras i grus. Gruset lyfter fram gräset genom att ge dem en neutral bakgrund och då denna park inte är omgiven av starka färger passar detta extra bra.

Ytorna under broarna utgör också problemområden som måste hanteras. Där är skuggigt och dålig jordmån samt hög rasrisk då lutningen är extremt brant på vissa ställen. Vid uppmätning under broarna har slänterna en lutning på mellan 6 och 10 %, ännu mer just vid brofästena. Det befintliga växtmaterialet finns främst längs slänterna men jag vill få in planteringsytor med perenner, buskar och träd även i parken, på de plana ytorna.

I parken finns ingen rak gångväg, utan den snirklar sig fram mellan växtbäddarna, integrerat. Det är ett gångsystem med blandade funktioner, de hårda och de organiska materialen går omlott. Man ska känna det som om ytorna flyter in i varandra och de övergår sömlöst i de angränsande ytorna. Tyvärr är dagens grönytor dåligt skötta men det ger å andra sidan platsen dess karaktär och jag försöker se det som en given förutsättning att arbeta med. Jag har med växtmaterialet försökt att förstärka de känslor jag fick på de olika delarna av området. Mitt intryck av västra delen, vid bergrummet, var att där var kyligt och läskigt. Jag förstärker intrycket av lummighet och grönska men tar bort det läskiga och gör istället platsen till en trevlig oas med djungelkänsla. Klätterväxter på bergväggen, Rhus typhina som har vacker höstfärg och ett spännande utseende och framförallt sittplatser och ett öppet och inbjudande rum innanför berget gör denna del trevlig och inbjudande. Det okända är läskigt, men bjuds man in istället för att stängas ute kan man motverka detta. I mitten av parken vill man ha öppenhet för att kunna överblicka delarna och parken har där en mer stäppkaraktär med olika sorters gräs och lägre buskar.

Växtmaterialet är inte planterat i tydliga rader utan står uppblandat med den ursprungliga vegetationen.

Växtlista, generell

Jag har i planen inte markerat ut vilken art som ska stå var utan visar här på de karaktärer jag tänker mig ska finnas i parken. Träd och buskar finns i hela parken i olika konstellationer. Perennerna är planterade i planteringsytorna tillsammans med gräs, också där i olika varianter beroende på sol och läge. Klätterväxter täcker staketet som hägnar in Eriksdalsbadet samt även Bergrummet. Våtmarksväxterna finner man naturligtvis i vattenspelet. Marktäckarna anläggs främst under broarna och på de slänter som behålls, de som alltså inte terrasseras. Lökarna planteras främst i dessa slänter men också i planteringsytorna. Detta är endast ett förslag och ett urval, fler kan tillkomma!

Träd och buskar



Skogslönn
Acer platanoides
(Befintlig, vacker
höstfärg.)



Prakthäggmispel
Amerlanchier
lamarckii
(Befintlig, vacker
höstfärg. Bra
avskärmare.)



Himalayabjörk
Betula utilis
jacquemontii
(Befintlig, skir. I
planeringsbäd-
darna.)



Rysk kornell
Cornus alba
(sol-halvskugga.
Buskage/insyns-
skydd.)



Hassel
Corylus avellana
(Befintlig,
snabbväxande.)



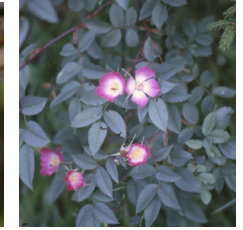
Apel
Malus toringo
(Sol. Vacker vår-
och höstaspekt.
Har tornar, bra
skydd om folk
genar.)



Körsbär
Prunus 'Spire'
(Befintlig, vacker
vår- och höstas-
pekt.)



Tok
*Potentilla fruti-
cosa* (I Planter-
ingsbäddarna.
Tålig.)



Daggros
Rosa glauca
(Befintlig. Vacker
och hårdig.)



Fläder
Sambucus nigra
(Befintlig. Ger
skörd.)



Parksyrén
Syringa x
chinensis
(Svensk karaktär,
underbar doft.)

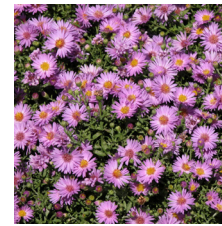


Björkspirea
Spiraea
betulifolia
(Befintlig, bra
låg buske. Vacker
höstfärg)

Perenner - i Planteringsytorna



Höstanemon
Anemone
huphensis



Aster
Aster amellus



Röd Rudbeckia
Echinacea
purpureum



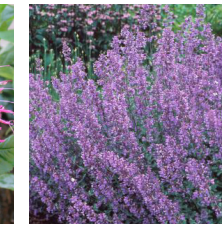
Rosenflokel
Eupatorium
purpureum



Flocknäva
Geranium
macrorrhizum



Temynta
Monarda didyma



Kantnepeta
Nepeta x faassenii



Salvia
Salvia officinalis



Humlesuga
Stachys officinalis

Gräs



Acorus calamus
(brokbladig, tål
skugga)



Calamagrostis x
acutiflora



Carex elata
'Aurea'



Chasmanthium
latifolium (tål
skugga och fukt,
skogskaraktär)



Cortaderia
selloana
(torktåligt)



Crocasmia
'Lucifer' (eldröda
blommor)



Hakonechloa
macra (tåligt, fin
höstfärg)



Helictotrichon
sempervirens



Miscanthus
sinensis
(olika kloner)

Klätterväxter -På staket mot Eriksdalsbadet samt på väggen vid Bergrummet



Klematis- olika
sorter



Vildvin
Parthenocissus
inserta

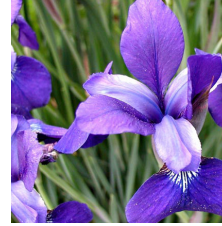


Blåregn
Wisteria sinensis

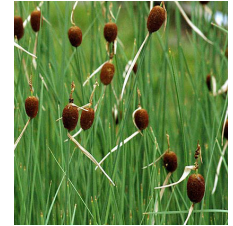
Våtmarksväxter- vid Vattenspelet



Funkia
Hosta (olika arter)



Iris
Iris sibirica

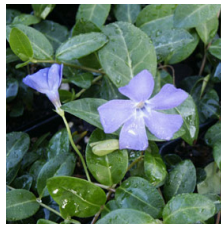


Smalkaveldun
Typha minima

Marktäckare -Under broarna samt slänter som behålls



Träjon
Dryopteris filix-
mas



Vintergröna
Vinca minor
(vintergrön)

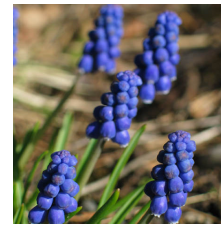


Waldsteinia
Waldsteinia ternata
(vintergrön)

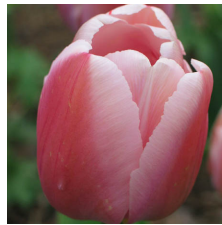
Lökar- i Planteringsytorna och i slänter som behålls



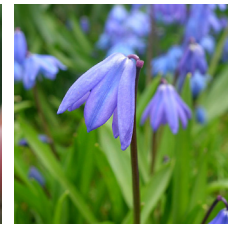
Krokus
Crocus
(olika arter)



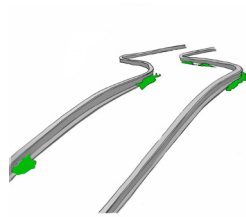
Pärlhyacint
Muscari
botryoides



Tulpan
Tulipa
(olika arter)



Blåstrjärna
Scilla sibirica



FYSISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

Likheter the High Line och the Low Line

Den första uppenbara likheten är att båda platserna har ett övergivet tågspår som går längs parken. Spåret är inte upphöjt som i New York men jag bedömer det som att rälsens placering är inte det viktiga utan den karaktär som omger tågspåren. Detta innebär att båda parkerna har en linjär form, smal och långsträckt. Den smala formen innebär vissa gestaltungsaspekter man måste ta hänsyn till.

Den andra likheten är att båda platserna utgör en rest av nedlagd infrastruktur. Staden har växt och dessa två områden har fått stå kvar och lämnats åt sitt öde. De utgör idag speciella platser i staden och istället för att riva dem och exempelvis bygga kontor och bostäder kan dessa utnyttjas på ett sätt som mer tar hänsyn till platsens historia. Området i Stockholm är helt enkelt en yta som inte används till vettiga ändamål och som skulle kunna bli en mycket bra stadsdelspark.

Både the High Line och the Low Line är urbana parker. I båda två är trafiken närvarande, i the Low Line hörs den främst, i the High Line syns den. Den omgivande staden är tydlig med sin trafik och utgör en del av parkens karaktär.

Vad gäller växtmaterialet har de lika förutsättningar. Båda platserna präglas av mycket sly och självsådd växtlighet av alla slag. De kan båda ses som övergivna även om the High Line stått orörd och avstängd en längre tid än området i Stockholm.

Närheten till vatten och strandpromenad är också karakteristiskt för båda platserna. Man har en lång strand eller kajpromenad nära och i anslutning till parken. Både the High Line och the Low Line kopplar samman grönområden i närheten.

Både New York och Stockholm lider brist på friytor och parker och just de områdena som the High Line och the Low Line ligger i har

extrem brist. De utgör en oas i de tätbebyggda städerna och är viktiga element för invånarnas hälsa. Södermalm är näst efter Norrmalm Stockholms mest tätbefolkade stadsdel och liknelsen med New York gör jag med vetskapen om den stora skillnaden i storlek mellan de två städerna. Södermalm och västra Manhattan är båda stadsdelar i stort behov av parker och friytor och det är en viktig aspekt oavsett antal invånare.

En tydlig liknelse och anledning till att jag valde Eriksdalslunden är att i båda fallen finns en stark initiativförmåga och levande kulturella inslag. I New York ligger stadens gallerier och konsthandlare i området kring the High Line, i Stockholm finns både teater, klubb, filmvisning och fotoutställning på området. Och Södermalm är känt för att inhysa många konstnärer och musiker. De utgör en bra grund till publikunderlag och denna typ av park passar bra till att utnyttjas av kulturella arrangemang. Parkerna är inte enbart grönska utan erbjuder ett varierat utbud av aktiviteter. Man kan köpa mat eller fika, titta på konst, lyssna på musik, titta på film och lyssna till föredrag eller få hjälpa till med odling och skörd. I båda parkerna finns möjlighet till fysisk aktivitet, exempelvis yoga på the High Line och Indie-gympa tillsammans med Trädgården på the Low Line. Marknader kan anordnas i båda parkerna.

Parkerna har båda en gemensam nämnare i att de förenar hårt och mjukt. Dekonstruerar, växtmaterialet kontra de urbana inslagen såsom betong och metall. Detta är något som ligger i tiden, att använda sig av inslag från staden och inte bara skapa böljande landskapsparker med konstgjorda landskap. Nu vill man mer se verkligheten så som den är, inga förskönande inslag, och utnyttjar de givna förutsättningarna till att skapa något annorlunda.

Sist men inte minst präglas båda områdena av en intensiv debatt. The High Line kom till efter många års diskuterande fram och tillbaka, och Södermalms brist på parker och utvidgning av Stockholm är frågor som syns i media dagligdags. En levande stad utvecklas ständigt och debatt kring hur detta ska ske är livsviktigt.

Skillnader the High Line och the Low Line

En uppenbar skillnad är skalan. The High Line är ca 3 km lång, the Low Line är endast 500 meter lång. Vad gäller storlek på städerna har New York ca 8 miljoner invånare, med förorter räknat blir det 18 miljoner. Stockholm har endast 1.5 miljoner invånare. Detta innebär vissa funderingar om hur skalan påverkar en plats och dess gestaltning.

En annan tydlig skillnad är såklart att the High Line är en park byggd på en upphöjd konstruktion. Detta innebär exempelvis att man kan stänga the High Line på kvällen. The Low Line är istället placerad i en nedsänkt plats och avgränsas av branta slänter och staket, med andra förutsättningar. Entréerna både avgränsar och förbinder parken med övriga staden. I Stockholm är det stora problemet slänterna som är otydliga gränser och svåra att hantera.

En stor skillnad är också omgivningen. The High Line ligger mitt i staden, med trafik åt alla håll och stora hus precis intill. The Low Line ligger mer undanskymt, nära stadens liv och puls men ändå en bit ifrån. Man känner av trafiken på båda ställena men på olika sätt. På the High Line är man ovan den och kan stänga av den om man befinner sig mitt i parken. I the Low Line är trafiken tydlig var man är är men inte lika intensiv.

De två parkerna är konstruerade på olika typer av infrastruktur och från olika tider. The High Lines stålkonstruktion är i Art Deco-stil, sirlig och lätt. Den är svart- och gråmålad men smälter ganska lätt in i sin omgivning. Broarna som sträcker sig över the Low Line har ett helt annat uttryck, konstruerade i omålad betong. Båda är vackra men har helt olika egenskaper. Broarna över the Low Line är visuellt starka element och syns från lång håll.

De två parkerna ger olika perspektiv på staden. The High Line korsar bilgator, även om man inte går på dem. Man kan titta ner på trafiken på ett helt annat sätt än från the Low Line, där man istället tittar upp på staden. Det är fågel jämte fiskperspektiv.

Diskussion

Mitt syfte med arbetet, eller min arbetshypotes, var att se om det går att applicera vissa gestaltnings- och rumsliga aspekter och idéer från en plats till en annan, och vad det får för konsekvenser. Jag utgick redan från början att the High Line är en lyckad och unik park då jag följt och fascinerats av projektet under lång tid, vilket jag sedan konfirmerade med min studieresa. Hade jag inte tyckt att the High Line är så speciell hade detta examensarbete förmodligen inte blivit av. Det går inte att använda sig av en dålig förebild. Jag ville undersöka mina egna gränser och andras, hur arbetsprocesser utvecklas och gestaltas. Jag ville pröva min egen förmåga, hur jag skulle kunna ta idéer från en plats och applicera på en annan, men med insikten om att varje plats är unik och har sina specifika förutsättningar som man måste ta hänsyn till. En idé bör spåras till dess ursprung och transformeras till de nya förutsättningarna om den ska kunna användas. Hinder som uppstår på vägen kan vara av platsspecifik art eller av helt andra orsaker, men de påverkar likväl utgången. Jag är av åsikten att god formgivning utgår från platsen och dess behov, och en fungerande och trivsamt landskapsarkitektur måste förhålla sig till varje plats unika förutsättningar.

Vad gället valet av arbetsområde i Stockholm var det inte helt lätt då inte alla aspekter kunde uppfyllas på en och samma plats, men så här i efterhand anser jag att det var bra då jag nu får diskutera vilka förutsättningar och konsekvenser som faktiskt betyder mest och vad de har för påverkan på platsen. Det hade varit tråkigt om alla förutsättningar uppfylldes, då hade det antagligen blivit fråga om en kopia, vilket inte var syftet. Nu tycker jag bara att det blir mer intressant att exempelvis området i Stockholm är nedsänkt istället för upphöjt. Det tillför extra spänning till platsen. Jag var mer lockad av att experimentellt pröva om jag kunde ta de mest intressanta och viktiga delarna från the High Line och skapa en plats i Stockholm som andas samma känsla och uttryck, trots att det rör sig om helt andra förutsättningar. Problemet var till en början att bestämma sig för vad som är viktigast, platsens egna karaktär eller det faktum att



jag bara ville skapa en park med en tydlig förebild, vilket innebär att platsen i sig inte är viktig. Frågan lyder: Vilken plats som helst eller en speciell och noga utvald plats? Svaret är att jo, platsen i sig har ett stort värde och är viktig. Jag valde med omsorg den plats i Sverige jag kände till som hade de mest liknande förutsättningarna för att kunna bli den park jag ville skapa. Jag letade först efter en plats med ett övergivet tågspår, eftersom jag trodde det var det grundläggande villkoret för att skapa en park med inspiration från the High Line, men jag insåg efter hand att det inte alls var viktigt egentligen. Spåret i sig har ingen betydelse, utan det är platsens urbana karaktär och den intensiva debatt som har kretsat kring platsen som är viktig. Det hade inte gått att göra min idégestaltning utan de spännande förslagen som behandlar Södermalm, de är själva grunden i parkens själ. De urbana inslagen och möjligheten att börja från grunden lockade mig. Jag ville inte rusta upp en befintlig park eftersom det redan finns så mycket tankar kring en sådan plats över hur saker och ting ska vara. Det lockade mig mer att börja från början, använda mig av en plats som har möjligheter på flera nivåer, och Eriksdalslunden ligger just i ett sådant strategiskt läge jag eftersökte. Övergivenheten kring platsen och diskussionen kring en stads fram- och baksida lockade också. Jag är inte ute efter att fortsätta med konceptet att överföra idéer från the High Line till platser i Sverige, utan jag visste från början att jag letade efter en speciell plats som kändes rätt. Hade jag inte hittat mitt övningsområde i Eriksdalslunden hade jag förmodligen ändrat arbetshypotes under tiden. Så, min konklusion är alltså, platsen har givetvis betydelse.

Därtill kommer det faktum att både the High Line och mitt arbetsområde, eller södra delen av Södermalm, är och har varit föremål för en intensiv stadsdebatt. Detta är mycket intressant då det tillför den där extra kryddan till själva platsen och dess framtid. Jag tycker om platser som folk har åsikter om, oavsett om de är positiva eller negativa. Att både politiker och grannar på gatan diskuterar en plats idag och för framtiden är fantastiskt, en mycket bra början. Och med de stadsomvandlingar vi står inför, både i New York och Stockholm, är det viktigt att se på staden med öppna ögon, inte låsa

sig vid platser utseende och användningsområde. I mitt arbete har jag utgått från att de förslag till stadsomvandling jag tagit upp i arbetet kommer att bli verklighet i någon form, även om det inte är troligt i dagsläget. Utbyggnaden av Götgatan är fastslagen men när och hur är fortfarande höljt i dunkel. Dessa förslag innebär dock förhoppningsvis att Södermalmsborna, eller till och med Stockholmare i allmänhet, kommer att fundera kring Eriksdalslunden och Södermalms ytterkanter och kanske ifrågasätta dagens användningsområde och kräva mer. Och det är just det jag vill, få medborgarna själva att ta initiativ och skapa en trivsamt och levande plats. Mitt syfte har inte varit att detaljgestalta platsen av den enkla anledningen att jag vill att den ska utformas i samråd med dess användare. Förvisso har jag framställt en illustrationsplan med planerad användning och utseende där mitt eget formspråk syns. Jag har en önskan om hur jag skulle vilja att parken ska se ut, och jag har med bilder exemplifierat detta. Jag har lagt in komponenter jag tycker är viktiga och har som landskapsarkitekt utformat ytan till det bästa på en övergripande nivå med tanke på alla möjliga besökare. Men, och detta är viktigt, inget är skrivet i sten. Detta är en idégestaltning och innebär att utformning av detaljplaner bör ske i samråd med intressegrupper. Det är möjligt att bättre idéer framkommer under dessa möten. Tanken är att experter inom olika områden får säga sitt och jag med min kunskap och förmåga därefter ritar enligt det bästa förslaget.

Ofta får man som landskapsarkitekt en helt annan ingång till ett projekt än detta, platsen är det enda förutbestämda och utformningen är okänd. I mitt fall vände jag på problemet och letade efter en plats som kunde passa mina behov och formas enligt mina önskemål. En följdfråga som dyker upp är då hur mycket av Eriksdalslundens egna karaktär, (landskapsarkitekter pratar ofta om Genius Loci, platsens själ, men jag avstår från att använda mig av det uttrycket) som finns kvar i mitt förslag. Mycket, skulle jag säga. Jag har valt att utveckla och förstärka vissa inslag jag tycker är viktiga och karakteristiska för platsen. Precis som Friends of the High Line och Field Operations gjorde i arbetet med the High Line har jag försökt ta tillvara på de drag hos platsen jag fann intressanta. Eriksdalslunden kan knappast

beskrivas i samma ordalag som användes när man pratade om den övergivna High Line, men det finns definitivt spännande inslag. De kulturella aktiviteterna som präglar Eriksdalslunden är en stor del av det unika och positiva med platsen, och dessa har jag tagit tillvara på och utvecklat. Alla fysiska gränser är kvar, delvis behandlade, men det påverkar inte trafiken och befintlig verksamhet. Att Södermalm behöver fler friytor råder det ingen tvekan om och därför tror jag att denna park skulle kunna bli en spännande del av en vital stad.

Det har varit svårt att få fram information om hur framtiden ser ut för spåren och vem som faktiskt ansvarar för dem. Också kartunderlaget har varit svårt att få fram då uppdaterat sådant inte finns på Stockholms Stad. Detta får mig att ifrågasätta om de styrande faktiskt känner till denna plats, eller om den fallit mellan stolarna. Arbetsområdet ligger precis i gränsen mellan två stadsdelsförvaltningar, kan det vara så enkelt att båda hoppas på att den andre ska ta tag i det? Eller så är det så att efter att Eriksdalsbadet byggdes så tänkte de styrande att "nu har vi gjort vårt för ett bra tag". Det är förmodligen också så att spåren i sig har försvårat exploatering av platsen, då området är detaljplanlagt som spårområde och inte får bebyggas. Men att använda det som soptipp är att gå för långt!

En del av arbetet behandlar den rådande tendensen till att tillrättalägga alla delar av staden. Det har under senare tid byggts bostadsområden som fått kritik för sin stelhet och oförmåga till improvisation för invånarna, alltför planerade bostadsområden. Jag menar att en levande stad bör utvecklas och förändras och att en statisk stad inte är attraktiv. Men hur mycket bör vi bevara och hur mycket ska förändras? Det är frågor utan ett enkelt svar, men likväl bör vi fundera kring dem. Stockholm är en blandning av nytt och gammalt och det är i gränserna mellan dem det intressanta finns. Vad händer i mellanrummen? Och vad får det för konsekvenser av att inga överblivna, oplanerade områden tycks få finnas kvar i Stockholm? Det handlar till stor del om defekter, som vi lärt oss ska bort. Allt ska vara snyggt och fixat, både vad gäller oss själva och det som avspeglas på vår miljö. Det råder en hysteri i att renovera, rusta upp och måla över från stort till smått. Bostäder

behövs i dagsläget, men att bygga igen varenda yta och eliminera de få friytor som finns kvar är riskabelt. Det kan tyckas som att jag skjuter mig själv i foten genom att påstå att tendensen att tillrättalägga ytor är för stark samtidigt som jag med mitt förslag gör just detsamma. Men jag vill också skapa en debatt och gör det genom ett förslag man kan ta ställning till, jag exemplifierar ett problem. Jag menar att jag utvecklar platsen till att bli användarvänlig och har i möjligaste mån försökt bevara platsen specifika karaktär. Den är idag otillgänglig och eftersatt och behovet av parker är stort på Södermalm. Jag tror inte att Eriksdalslunden i nuvarande skick kommer att saknas av särskilt många, men att fler kommer att använda den efter upprustning. Det är ändå en viktig knutpunkt och många passerar där varje dag och jag menar att vinsten av att skapa the Low Line i Eriksdalslunden är större än att bevara ytan som den är idag. Därmed inte sagt att alla överblivna ytor i staden ska byggas igen.

Frågan om kopiering gentemot att använda något som en förebild är något jag funderat mycket över genom min arbetsprocess. Gränslandet mellan att inspireras av något och att kopiera detsamma är luddigt. Jag är ju tydlig från början med att jag inspireras av en befintlig plats och då kommer man ofrånkomligen behöva jämföra de två. Alltför långt ifrån kan ses som ett misslyckande och alltför nära blir sannolikt kopiering. En av mina arbetsfrågor behandlar just det delikata problemet och jag har medvetet valt att utforska var gränserna går. Det är riskabelt att välja ett projekt att inspireras av och sedan göra en egen tolkning utan att gå för nära originalet men fortfarande behålla släktskapet. Det gäller att förstå en plats unika förutsättningar och utgå från detta i gestaltandet. Det är naturligt att som student studera idéer eller projekt inom landskapsarkitektur för att skapa sig en referensbank. Jag antar att de flesta konstnärer, musiker och andra konstutövare också brottas med samma problem, att inspireras och använda sig av vissa typiska uttryck utan att kopiera. Det är inte heller helt lätt att veta vad som menas med att ta inspiration från något. I mitt fall har jag valt att studera ett exempel och använda mig av de komponenter och idéer jag fann intressanta och bra. Men att bara kalkera fungerar inte, jag har naturligtvis satt mig in i Eriksdalslundens

historia och nutid. Där the High Line har en historia av transport och lagerhantering är the Low Lines bakgrund en helt annan. Här låg stadens trädgårdar och de broar som passerar området är relativt nya och borde alltså inte få lika stor plats i förhållande till historielängd. Icke desto mindre är de extremt påtagliga. För att ta idéer från en plats till en annan utan att kopiera bör man omvandla dem till varje plats unika egenskaper och karaktär. Det handlar om att översätta den bärande idén, innehållet och inte ytan. Man måste ta i beaktande historia, topografi, användningsområde idag, allmänna åsikter och mycket mycket mer. Det gäller alltså att transformera idéerna till att passa in på platsen med sina egna förutsättningar. Resultaten kan skilja sig väsentligt åt men ändå ha samma utgångspunkt. Givetvis spelar personliga faktorer in också, hade min klass fått uppdraget att gestalta the Low Line hade det förmodligen blivit trettio väsensskilda förslag. Mottot och gestaltungsidéerna för the High Line skapades av unika förutsättningar vilket medför vissa svårigheter i att använda sig av dem. De behöver översättas och få ett sammanhang på en ny plats för att kunna användas.

Efter en termins skriv- och skissprocess ställer jag mig slutligen frågan vad jag har lärt mig under tiden och om mitt syfte med arbetet uppnåddes. Det är ganska svårt att se objektivt på det hela efter att intensivt arbetat och tänkt på the High Line och the Low Line större delen av dygnets timmar. Till att börja med är jag glad att jag tidigt i arbetet gjorde en resa till New York för att titta på den park jag varit intresserad av under så lång tid. Den överrensstämde till mångt och mycket med mina förväntningar vilket är roligt. Jag har också fått ta del av föredrag både i New York och i Stockholm som berikat mig genom att de personer som aktivt jobbat med projektet under så långt tid är både mycket engagerade och kunniga inom sina områden. Fokus har flyttas under tiden från detaljer till helhet och sedan tillbaka och jag har tvingats ifrågasätta mycket av mina egna slutsatser och fundera på mitt eget formspråk kontra mitt uppställda ideal. Det har varit berikande och lärorikt, och även om det fortfarande finns många frågor att försöka besvara tycker jag att jag kommit en god bit på väg.



Litteraturförteckning

The Caledonia (2009) (Elektronisk) Tillgänglig: www.thecaledonia.com (091008)

Cohen, Billie (2009) *The High Line. Fifteen cool things you should know.* (Elektronisk) Tillgänglig: <http://newyork.timeout.com/articles/features/74827/the-high-line> (091021)

Cortese, Amy (2008) *Taking a Stroll Along the High Line* (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.nytimes.com/2008/11/30/realestate/commercial/30sgft.html?ref=todayspaper> (090922)

Dakotah, Matthew (2009) *Summer Lovers* (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.thedailybeast.com/blogs-and-stories/2009-09-19/summer-lovers/> (091016)

David, Joshua (2002) *Reclaiming the High Line.* A project of the Design Trust for Public space with Friends of the High Line. Ivy Hill Corporation.

The Design Commission (2009) (Elektronisk) Tillgänglig: <http://home.nyc.gov/html/artcom> (091022)

The Design Trust for Public Space (2006) *Public Space Makers: The Future of the High Line* (Elektronisk) Tillgänglig: http://www.designtrust.org/publications/publication_01highline_forum.htm (091022)

Edberg, Gösta (1975) *Metoder för rumsanalys.* Bb 890 Statens råd för Byggforskning- Slutrapport. Tekniska högskolan i Stockholm, Avdelningen för Formlära.

Fehrenbacher, Jill (2009) *The Opening of the Highline Urban Park* (Elektronisk, video) Tillgänglig: <http://www.inhabitat.com/tag/james-corner/>

Fogelström, Per Anders (1967) *Sofiabilder.* En bildrapsodi med anledning av Sofia församlings 50-års jubileum. Stockholm, Haglund & Ericson Boktryckeri AB.

Friends of the High Line (2008) *Designing the High Line.* Finlay printing.

Friends of the High Line (2009) *High Line Opening.* Vernissagehäfte vid the High Lines öppning

Friends of the High Line (2009a) (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.thehighline.org/about/high-line-history> (091013)

Friends of the High Line (2009b) (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.thehighline.org/design/design-team-selection> (091015)

Friends of the High Line (2009c) (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.thehighline.org/about/rail-yards> (091015)

Friends of the High Line (2009d) (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.thehighline.org/design/design-team-selection/field-operations-diller-scofidio-renfro> (091015)

Friends of the High Line (2009e) (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.thehighline.org/design/construction> (091015)

Friends of the High Line (2009f) (Elektronisk) Tillgänglig: (091022)

Friends of the High Line (2009g) (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.thehighline.org/events/public-programs> 091022)

Friends of the High Line (2009h) (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.thehighline.org/about/rail-yards> 091016

Friends of the High Line (2009i) (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.thehighline.org/about/rail-yards> 091020

Friends of the High Line (2009j) (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.thehighline.org/about/public-art> 091016

Hallemar, Dan (2009) In i det vilda, *Arkitektur* nr 5 2009

Heathcote, Edwin (2009) *Manhattan's elevated park* (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.ft.com/cms/s/10544ac0-7261-11de-ba94-00144feabdc0.html> (090916)

Hellgren, Jacob (2009) Tågtunnel blir skidtunnel. *Södermalmsnytt* nr 42 2009

Iovine, Julie V. (2009) *All Aboard the High Line* (Elektronisk) Tillgänglig: <http://online.wsj.com/article/SB124571055656438803.html> (090916)

Jacobs, Karrie (2009) *Beyond the Hype* (Elektronisk) Tillgänglig: http://www.thehighline.org/press/articles/061709_metropolis/ (090916)

Karlsson, Nils (1983) *Bilderbok över Södra Bangården i Stockholm 1860- 1983*. Stockholm

Lantz, Gunnar & Wolodarski, Alexander (1996) *Detaljplan för Eriksdalsbadet*. Stockholm

Lindholm, Peter (2009a) *Mötesplats under bron* (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.metro.se/2009/09/02/67957/motesplats-under-bron/> (091021)

Lindholm, Peter (2009b) *Folkets Park på Söder* (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.metro.se/2009/09/01/82670/folkets-park-pa-soder/> (091021)

Malm, Anders, Inghe, Jan & Pontvik, Alexis (1991) *Förslag till detaljplan för kv. Mården m.m.* Stockholm

Pogrebin, Robin (2009) *Renovated High Line Now Open for Strolling* (Elektronisk) Tillgänglig: http://www.nytimes.com/2009/06/09/arts/design/09highline-RO.html?_r=1 (090916)

Richardson, Tim (2008) *Avant Gardeners*. London, Thames & Hudson Ltd.

Russel, James S. (2009) *High Line's Secret Garden Grows Where Cows Took Last Journey* (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.bloomberg.com/apps/news?sid=aSnHwWHkbjhw&pid=20601088> (090916)

Stockholms grönkarta. Ett planeringsunderlag för grönsstrukturen. Stadsdelsområdet Katarina-Sofia. Nov 2004

Stockholms grönkarta. Ett planeringsunderlag för grönsstrukturen. Stadsdelsområdet Maria-Gamla Stan. Nov 2004

Stockholms Stad (2004) *De gröna rummen* (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.sbk.stockholm.se/OPtext/OP0208.thm>

Stockholms Stad (2009) titel (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Parker-och-gronomraden/#omrade=Sodermalm> (091110)

Sundström, Anders (2009) Så ska staden växa söderut, *Dagens Nyheter* 090402.

Switkin, Lisa *Guest Blog* (2009) (Elektronisk) Tillgänglig: <http://blog.thehighline.org/2009/06/22/guest-blog-lisa-switkin-landscape-architect/> (091022)

Underlagskarta till Stockholms grönkarta Del 1 Sociotopkarta. Stadsdelsområde Katarina-Sofia. Rev. 041220.

Underlagskarta till Stockholms grönkarta Del 1 Sociotopkarta. Stadsdelsområde Maria-Gamla stan. Rev. 030404.

Wilson, Claire (2005) *Turning the High Line Into...the High Life*
(Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.nytimes.com/2005/12/18/realestate/18cover.html> (090922)

Wingren, Bo (1976) Den glömda tunneln. I Forssell, B, Näsström, K och Söderberg R. (Red) *Stadsvandringar*, Stockholm, Grafiska gruppen AB.

Wohlin, Hans (1977) *Beskrivning till förslag till ändrad och utvidgad stadsplan för Skansbron och Skanstullsbron m.m.* Stockholm.

Ågrahn, Emma (2009) Udda scen perfekt för Pinter, *Svenska Dagbladet* 090713.

